

La grande Chasse

Knoke, Heinz

VISIT...

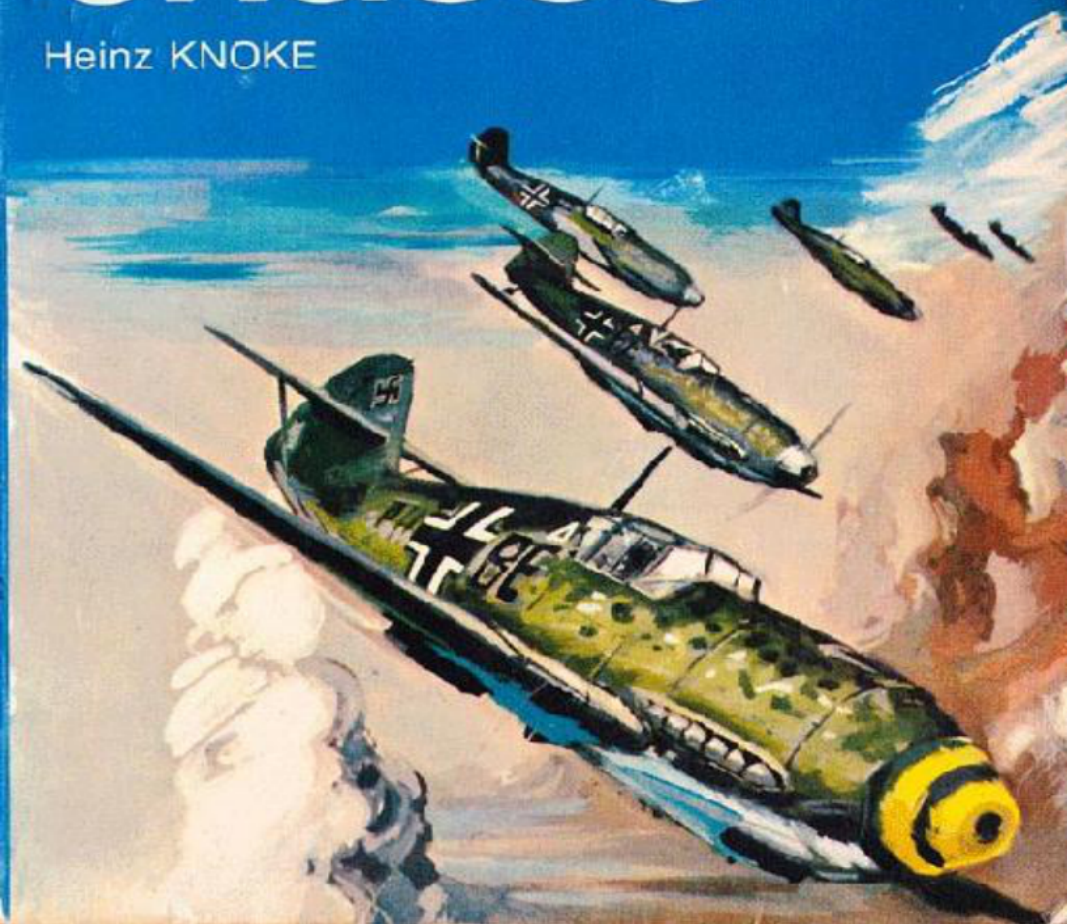
LANZAROTE
Caliente.COM



LEUR AVENTURE

la grande chasse

Heinz KNOKE

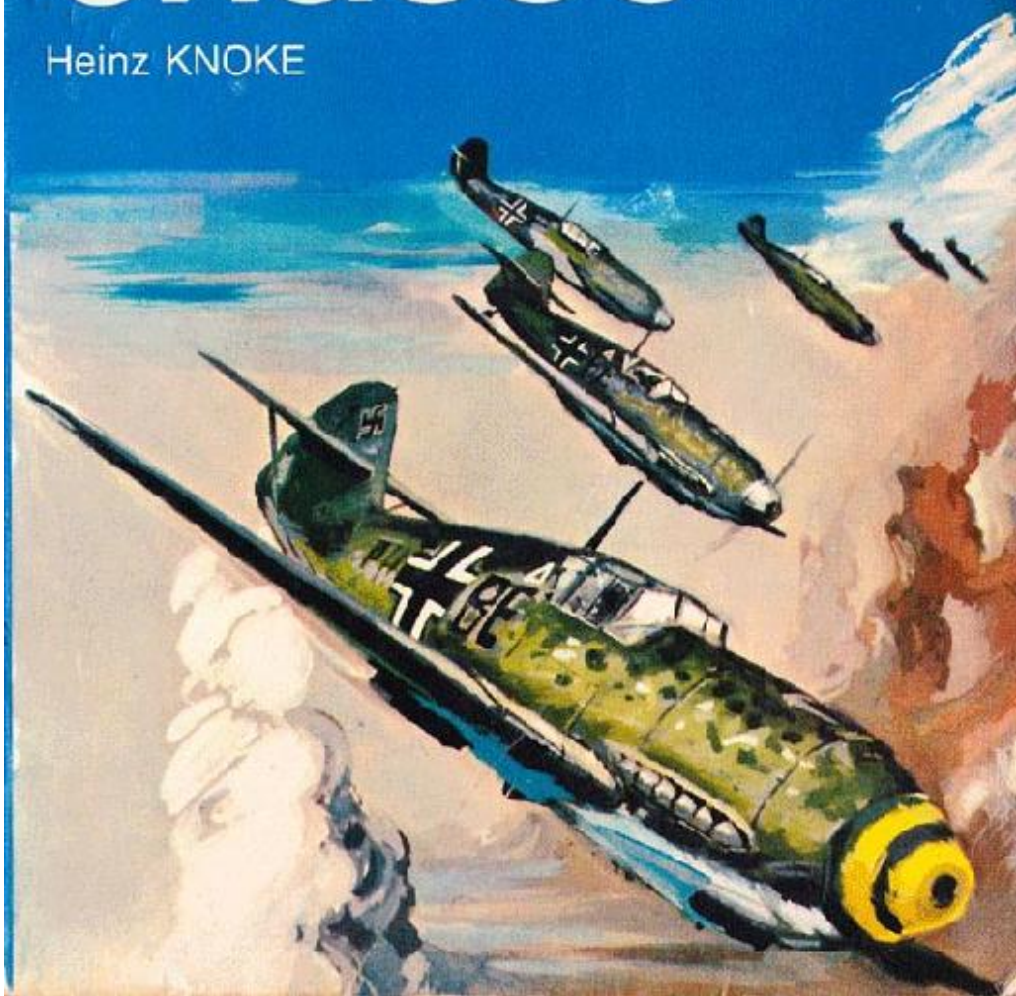




LEUR AVENTURE

la grande chasse

Heinz KNOKE



J'ai Lu

La grande Chasse

Traduit de l'allemand par Max ROTH

Scan et création ePub par Jarsas



Heinz Knoke (1943 5./JG11)

Note:

Cette édition eBook contient un chapitre supplémentaire avec des photographies émanant de la collection personnelle de Heinz Knoke. Vous pouvez y accéder par le sommaire, en [cliquant ici](#), ou à la fin du livre.



cet ePub a passé tout les tests de validation.

*La mise en page et l'orthographe original ont été strictement respectée si vous trouvez des erreurs merci de contacter **Jarsas** sur le forum teamalexandriz.org.*

I

Enfance et jeunesse

Tout le monde connaît la légende du « Charmeur de rats » qui débarrassa du fléau la petite ville de Hameln et qui, frustré de la récompense promise, entraîna tous les enfants dans les profondeurs du mont Koppen.

Aujourd'hui encore, la rue qui vit cet exode tragique s'appelle la rue Koppen. Une voie étroite, mal pavée, bordée de maisons affreuses aux cours noires et lépreuses. Poussiéreuse en été, boueuse à l'époque des pluies printanières et automnales, elle se couvre, au plus fort de l'hiver, d'une bonne couche de neige, pour la plus grande joie des gosses du quartier. Très longue, elle traverse un faubourg embryonnaire pour se perdre insensiblement au milieu des jardins qui s'étagent sur les premières pentes du mont Koppen.

C'était dans cette rue que je passais mon enfance. A ma crinière flamboyante et mes innombrables taches de rousseur, je devais être plutôt laid. Mais je m'en moquais, éperdument.

Mon père était alors adjudant à la 10^e compagnie du 18^e régiment d'infanterie. Bel homme et excellent soldat, il conservait l'estime générale même quand, après la première guerre mondiale, il entra comme brigadier dans la police municipale.

En 1914, il gagna la Croix de Fer sur les champs de bataille des Flandres. En 1915, il fut fait prisonnier devant Ypres. Pendant quatre ans, il végéta au camp de Belle-île. En 1919, rentré à Hameln, il épousa Anna, la plus jolie et la plus frêle des filles du maçon et charpentier Märtens. Anna avait hérité de son père un entêtement peu ordinaire et une bonne dose d'humour. Aujourd'hui encore, sous le double bandeau de ses cheveux blancs, ses yeux bleus brillent d'une gaieté combative.

Un an et huit jours après le mariage, je vins au monde, au beau milieu de la nuit.

Très vite, mes parents et les voisins se rendirent compte que je n'avais rien d'un enfant de chœur.

Mon père me menait durement. Pour m'inculquer une discipline à la prussienne, il se servait surtout d'une longue courroie qui me labourait fréquemment et douloureusement les fesses. Adjudant de métier dans l'âme, il me traitait comme il devait traiter ses « bleus ». Je ne lui en voulais pas ; je savais qu'il m'aimait. Quant aux généreuses raclées dont il me gratifiait, elles étaient amplement justifiées.

Mon terrain de jeu préféré était la caserne, avec sa vaste cour, ses écuries, ses interminables couloirs. A six ans, je savais nettoyer un fusil, et je connaissais la manœuvre de la mise en batterie d'une mitrailleuse. Les soldats étaient pour moi de grands camarades, des copains épatants avec lesquels je

m'amusais du matin au soir.

Et les années s'écoulaient, paisibles et infiniment agréables. Les événements importants étaient rares dans notre petite ville, nichée au centre d'un cirque de montagnes boisées. La Weser, fleuve puissant aux eaux claires, déferlait sur les plans inclinés des deux barrages flanquant l'écluse, s'engouffrait dans les énormes conduites qui alimentaient le moulin établi dans l'île, portait des trains de péniches, des remorqueurs, des radeaux faits de troncs de sapin. A l'époque des vacances d'été, de nombreux autocars déversaient dans la vieille cité un flot de touristes venus de tous les coins du monde pour visiter les monuments historiques et humer l'atmosphère romantique des ruelles médiévales. Le dimanche, la musique militaire égrenait ses flonflons sous les tilleuls du jardin public, au bord du fleuve.

Dans ce cadre reposant, je passais une enfance parfaitement heureuse.

En 1931, je quittai l'école communale pour le lycée, un établissement vénérable par ses murs comme par ses traditions. Bien entendu, je ne cessai pas pour autant mes frasques de mauvais sujet. Comme ma réputation était déjà solidement établie, les professeurs ne s'attendaient guère à autre chose et me punissaient avec une extrême indulgence — presque en souriant. Un seul d'entre eux, le père Tribius, trouvait que je dépassais la mesure. C'était un homme charmant mais qui avait le tort — à mes yeux — d'enseigner les maths, la chimie et la biologie. Or, mes matières préférées étaient justement les langues, l'histoire et la philosophie. En outre, je faisais beaucoup de sport ; en 1937, je fus élu vice-président de notre club d'aviron. Et par-dessus le marché, je prenais, à la même époque, des leçons de danse. Si bien qu'il ne me restait vraiment pas beaucoup de temps pour les études. Forcé de faire un choix, je décidai de sécher désormais les cours de chimie et de biologie. Tribius ne s'en aperçut qu'au bout de six mois. Mais alors, sa colère éclata, et il exigea mon exclusion définitive.

Je fus convoqué chez le proviseur. Je mentirais en disant que je pénétrai dans le cabinet du « patron » avec une assurance parfaite. Le proviseur, grand, élégant, un énorme cigare entre les dents, m'impressionnait terriblement. Retranché derrière son énorme table de travail, il me scruta d'un regard froid, légèrement ironique. A côté de lui, affalé dans un fauteuil, Tribius, le crâne luisant, ressemblait à un gnome hargneux.

Le « patron » l'air glacial, continuait à me considérer fixement, et je me sentais de moins en moins à mon aise. Encore une minute de cet examen silencieux, et j'allais prendre la fuite. Enfin, il me demanda pour quelle raison j'avais « omis » d'assister aux cours du professeur Tribius.

J'aurais pu inventer un mal de gorge, ou des brûlures d'estomac — une de ces excuses classiques qu'ont invoquées et invoqueront encore des générations de lycéens. Mais j'avais décidé de dire la vérité. Non pas par amour fanatique des vérités qui ne sont pas bonnes à dire, mais tout simplement pour ne pas me faire traiter de sale petit menteur. En outre, j'espérais qu'une franchise totale m'éviterait le pire. Je déclarai donc que l'enseignement de M. Tribius

me paraissait trop sec, trop monotone. En un mot, il m'ennuyait.

Tribius faillit en avoir une attaque. Le « patron » fut sidéré. Il s'était attendu à un prétexte banal et transparent. Pendant cinq bonnes minutes, il tonna comme Jupiter. Quant à ses foudres, il les réserva à ce pauvre Tribius. J'en entendis une partie à travers la porte, et j'eus sincèrement pitié du malheureux qui n'osait même pas se défendre.

L'affaire se solda par un blâme, punition toute platonique. Et Tribius fit de son mieux pour rendre ses cours plus intéressants.

Cette même année, au début de l'automne, je rencontrai, sur le parquet ciré de l'Ecole de Danse, mon premier grand amour. Lise était blonde et svelte. Je l'adorai avec toute la fougue romantique de mes seize ans. Malheureusement, son père était avocat, sa mère une dame très collet monté qui regardait de haut ce fils d'un simple sergent de ville.

Lise, elle, paraissait beaucoup plus compréhensive. Régulièrement, elle apprenait par coeur les petits poèmes que je lui dédiais. Elle était fière d'avoir pour amoureux un « écrivain ». J'avais en effet commencé à écrire des reportages, et même quelques nouvelles, que je vendais aux journaux régionaux. Ainsi, je gagnais largement mon argent de poche.

Un an plus tard, j'adorai Anne, tout aussi blonde, mais aux formes nettement plus opulentes. Je lui offris les mêmes poèmes — après avoir substitué, dans les titres, son nom à celui de Lise. A son tour, elle les apprit par coeur.

Je leur étais reconnaissant, à l'une comme à l'autre, de m'aimer malgré ma crinière flamboyante et mes innombrables taches de rousseur. Aujourd'hui encore, Lise et Anne sont parmi mes souvenirs de jeunesse les plus chers, avec le club d'aviron, les promenades le long du fleuve, les excursions dans les montagnes des environs. Souvenirs émouvants et qui consolent de bien des choses...

Cependant, je leur fus infidèle, je les oubliai le jour où je devins aviateur. Cela se passa le 6 juin 1938. Ce jour-là, je reçus mon baptême de l'air.

Un vieil appareil de transport, réformé mais encore solide, était venu se poser dans les vastes prairies qui bordent le fleuve en amont de la ville. Pour quelques marks, on avait droit à un circuit d'un quart d'heure.

Au début de l'après-midi, je montai dans la carlingue et, le coeur battant, je fus attaché sur un siège. Le moteur lancé, le gros avion s'ébranla, roula en cahotant sur le sol inégal et, arrivé à l'extrémité de la prairie, pivota pour se placer face au vent. Puis, dans un hurlement qui me parut merveilleux, il prit de la vitesse, esquissa deux ou trois bonds et décolla.

Je volais !

Déjà, dans un large virage ascendant, la terre se déroba sous nos ailes. Nous montions tranquillement, sans le moindre heurt. Devant mon siège, accrochée au dossier des premiers fauteuils une petite boîte portait l'inscription « En cas de malaise, servez-vous ! ». Curieux, je soulevai le couvercle. La boîte contenait des sacs de papier. Une précaution inutile, du

moins pour cette belle journée. Pas un balancement, pas un trou d'air, juste une légère vibration dans les fesses.

Plus haut, toujours plus haut, pour franchir les croupes boisées qui cernaient ma ville natale. L'horizon s'élargissait, se soulevait en quelque sorte, se drapait de brumes diaphanes. Le sol apparaissait comme un dessin géométrique, des carrés, des triangles, des rectangles, présentant une gamme nuancée de couleurs : le vert profond des prés humides, le jaune éclatant des champs de colza, le ruban argenté du fleuve, les toits rouges et bruns des vieilles maisons.

Ici une auto, là-bas une charrette, plus loin un radeau, et tout au fond, entre deux collines, un train rampant sur les rails : le paysage s'était transformé en une immense mosaïque sur laquelle se déplaçaient toutes sortes de jouets. Un nouveau virage, et la mosaïque bascula en arrière. Levant la tête, je contemplai les nuages. Monterions-nous au-dessus de leur masse floconneuse ? Hélas ! le quart d'heure était écoulé.

Déjà, l'appareil commençait à descendre. Rapidement, la terre approchait, reprenait son aspect familier, retrouvait ses proportions habituelles. Mes parents ne purent s'empêcher de sourire quand, rouge d'émotion et d'enthousiasme, je leur racontai mon premier vol.

Bien plus tard, ils devaient encore sourire lorsque leur fils, devenu un vétéran aux deux mille missions, parlait avec le même enthousiasme de ses aventures en plein ciel.

*

Et ce fut l'été 1939. Un été magnifique, avec des journées pleines de soleil, des nuits tièdes et bruissantes. Une année lourde d'événements graves, d'inquiétudes soudaines, de craintes invouées. Pour moi, ces vacances furent la fin de ma merveilleuse jeunesse.

Pour la dernière fois, je parcourus les montagnes boisées, rêvai sous les frondaisons des forêts de hêtres, vagabondai le long du fleuve. En compagnie d'Anne, je flânai dans le cloître du monastère de Möllen, écoutai l'orgue à l'église abbatiale de Fischbeck, escaladai les ruines des châteaux forts qui gardaient les défilés. Bronzés et heureux, nous roulions sur ma petite moto à travers les massifs de la Porte-de-Westphalie, escaladions les falaises rouges du Hohenstein, nagions dans les flots verts de la Weser. Dans notre insouciance, nous ne remarquions pas l'orage qui montait à l'horizon politique. Une fille et un garçon, lâchés dans l'univers merveilleux des vacances comment aurions-nous songé un seul instant à ces menaces stupides.

A la fin juin, je m'étais inscrit au cours d'élève-officier de la Luftwaffe. Je voulais joindre l'utile — le méfier des armes — à l'agréable la liberté enivrante de l'aviateur.

Le 5 août, je fus convoqué au centre de recrutement pour subir un examen d'aptitude. Ce fut une véritable épreuve qui devait durer quatre jours. Une commission composée d'officiers, de médecins, de techniciens et de

psychiatres auscultait minutieusement le corps et l'esprit des candidats. Le premier jour, nous affrontâmes je ne sais plus combien de spécialistes — oto-rhino, dentiste, radiologue et tutti quand — le second, nous dûmes rédiger des exposés, improviser des conférences, répondre à toutes sortes de questions inattendues. Le troisième, ce fut pire : d'abord, on nous attachait sur le « siège à trois dimensions » pour nous secouer, balancer, précipiter dans tous les sens ; ensuite, on nous fit subir des tests complexes afin de vérifier la rapidité de nos réflexes. Nous dûmes ramper dans des caissons à pression atmosphérique variable, respirer un air raréfié, remonter en tant de secondes des engrenages compliqués. Nous avions l'impression d'être soumis à une version moderne de la torture du Moyen Âge.

Le dernier jour était réservé aux épreuves sportives ; course de vitesse et de fond, saut en hauteur et en longueur, lancement du disque et du javelot, barre fixe, natation et boxe. Le soir, nous apprîmes que, sur les cinq candidats de mon groupe, deux étaient reçus. L'un de ces heureux élus était moi.

27 août 1939.

Depuis midi, notre école est transformée en caserne. L'armée rappelle des réservistes. A Varsovie, à Berlin et le long de la frontière germano-polonaise, les événements se précipitent. Toute la nuit, les facteurs vont courir dans les rues pour distribuer des convocations individuelles.

28 août 1939.

Le gouvernement du Reich décrète la mobilisation général. La guerre est imminente.

Dans notre vieux lycée, on forme un bataillon de réserve. Les autres écoles de la ville sont également réquisitionnées, les deux casernes étant insuffisantes pour recevoir tous les soldats. Déjà le gris-vert des uniformes domine dans les rues.

29 août 1939.

Je viens d'être avisé de mon inscription définitive sur les listes de la Luftwaffe. Probablement, je serai appelé avant la date normale. Tous mes camarades de classe se sont engagés comme volontaires. Le soir, la plupart d'entre eux ont déjà revêtu l'uniforme.

30 août 1939.

Cet après-midi, à la gare des marchandises, a eu lieu l'embarquement des premiers bataillons de marche. Les trains, ornés de fleurs, partent en direction de l'est. Les visages sont graves. J'aperçois quelques camarades du lycée. Qu'ils paraissent jeunes, beaucoup trop jeunes, sous ce casque sévère ! A l'exception d'un seul, ils semblaient très gais.

Je ne les ai jamais revus.

1er septembre 1939.

Ce matin, à 5 heures 49, les troupes allemandes ont franchi la frontière polonaise.

C'est la guerre !

... et la fin de mes dernières vacances de jeunesse.

5 septembre 1939.

Avant-hier, Göring a annoncé la création de la Défense Passive. Hier, la Grande-Bretagne et la France nous ont déclaré la guerre. Aujourd'hui, les sirènes lancent pour la première fois leur ululement sinistre sur les vieux toits de Hamelin. Des bombardiers britanniques attaquent les estuaires du golfe d'Allemagne [1].

11 septembre 1939.

Ce matin, mon père est parti pour la Pologne avec un groupe mobile de police.

A Wangerroge, une des îles de la Frise, ma soeur est bien placée pour observer l'activité intense de l'aviation anglaise.

A la maison, la vie est devenue très calme. Ma mère et moi sommes seuls. Bientôt, je partirai à mon tour...

En Pologne, la guerre touche à sa fin. Le 8 septembre a eu lieu la chute de Varsovie. L'armée polonaise se désagrège rapidement. Peut-être serons-nous de nouveau réunis à la Noël, autour de l'arbre ?

Cette fois, c'est moi qui ai sollicité mon appel anticipé. La grande aventure de la guerre exerce sur moi un attrait mal défini, certes, mais étrangement puissant. Je crains que tout ne se termine sans que je puisse dire : « J'y étais, moi aussi ! ». Bien entendu, on me répond que mon tour viendra. C'est plutôt vague.

27 septembre 1939.

Je viens de passer mon baccalauréat. Ce matin, on m'a remis mon diplôme. J'ai dit adieu au lycée, cette « boîte » tant maudite et tant aimée. J'ai pris congé de ce cher vieux Tribius. Il a passé l'éponge sur l'affront que je lui avais fait en séchant ses cours de biologie et de maths. Longuement, affectueusement, il m'a serré la main, en me souhaitant bonne chance. Hier, nous avons appris la mort de deux lycéens — les premiers. Ils sont tombés au cours des combats autour de Radom.

30 octobre 1939.

Enfin, ça y est ! J'ai reçu ma feuille. Je dois me présenter le 15 novembre, à la caserne du 11eme régiment d'instruction de la Luftwaffe, stationné à Schoenwalde, près de Berlin.

La campagne de Pologne est terminée. A l'ouest, le long de la ligne

Siegfried, tout est relativement calme. Seuls nos avions accomplissent quotidiennement un certain nombre de missions.

Arriverai-je à temps pour faire, moi aussi une sortie offensive ?

13 novembre 1939.

Que ces deux semaines m'ont semblé longues, fastidieuses, exaspérantes ! Jamais encore, je n'ai été aussi impatient. Dans quarante-huit heures, je serai soldat.

Cette journée est la dernière que je passe à la maison. Ma mère parle de tout et de n'importe quoi, sauf de mon départ. Elle a astiqué ma valise. A présent, elle s'occupe de mon linge. Soigneusement, elle marque mes chemises, mes tricots, mes chaussettes. Je regarde ses cheveux qui commencent à blanchir. Maman... dire que je n'étais jamais tendre et affectueux, comme tu l'aurais sans doute voulu. Demain, tu auras tant de chagrin...

14 novembre 1939.

A midi, j'ai quitté Hameln. Sur le quai de la gare, ma mère et Anne agitaient leurs mouchoirs trempés de larmes. Ce soir, à Berlin, je vivrai mes dernières heures de civil.

15 novembre 1939.

A 15 h 15, je pénètre dans le « quartier » de Schoenwalde, occupé par le 11ème régiment d'instruction de la Luftwaffe Au bureau de la 4e compagnie, un adjudant bourru raie mon nom sur la liste, puis, avec des ronds et des déliés, l'ajoute sur une autre. Me voici soldat. Au magasin d'habillement, on me remet un pantalon trop large, une veste trop étroite, des bottes trop lourdes et un casque ridiculement petit.

Comme je refuse le casque, le sous-officier se met en colère. Il me conseille de la fermer. Le casque, affirme-t-il, est parfait, c'est ma tête qui est trop grosse.

Je ne sais pas si elle est vraiment trop grosse, mais je sens qu'elle me tourne. Cette caserne est une fourmilière. L'allure normale est le pas de gymnastique. Dans les couloirs sonores, les pas des bottes cloutées martèlent un rythme toujours précipité. Tout le monde court, s'agite, s'affaire. Des uniformes, rien que des uniformes, encore des uniformes. J'ai, certes, des centaines de camarades, mais je me sens terriblement seul dans cet univers nouveau, laid et prosaïque !

Soir de Noël.

Au fond, la guerre devrait être terminée depuis longtemps. Le long du front, Alliés et Allemands observent une réserve qui ressemble à s'y tromper à une entente tacite.

C'est le premier Noël que je passe loin de la maison. Chez moi, à Hameln, les rues sont sûrement couvertes d'un beau tapis de neige. Ici, il pleut, du matin au soir. Au cours de ces dernières semaines, on nous a menés durement, très durement même. Nous n'avons jamais une minute de répit. Exercices dans la cour et sur le terrain de manoeuvre, tir au fusil et à la mitrailleuse, sport, cours théoriques, corvées, appels, revues de détail — on dirait qu'ils veulent nous crever, ces messieurs !

Pas plus qu'au lycée, je ne fais figure de sujet d'élite. Mon caporal déclare qu'il quittera l'armée si, jamais, je réussis à passer officier. Parfois, lorsque nous faisons les singes dans la cour, j'ai envie de lui casser la crosse de ma carabine sur le crâne.

Je suis éreinté, épuisé, vidé.

Demain soir, je serai de garde. Par conséquent, après-demain, je pourrai dormir une heure de plus. Ces soixante minutes de sommeil supplémentaire constitueront mon plus beau cadeau de Noël.

26 décembre 1939.

Les « bleus » sont consignés à la caserne. J'ai fait le mur, parce que, de l'autre côté, une fille réclamait son frère. Je l'ai aidée à le chercher. Bien entendu, nous ne l'avons pas trouvé : la nuit était déjà tombée. En revanche, nous nous sommes promenés pendant deux heures dans les bois.

Je l'ai embrassée, elle n'en paraissait pas trop fâchée. Dimanche prochain, elle reviendra, toujours dans l'espoir de voir son frère. Comme cela, j'aurai sans doute encore l'occasion de l'embrasser. D'après ce que j'ai pu deviner dans l'obscurité, elle n'est pas vilaine. J'aimerais quand même m'en rendre compte en plein jour.

Heureusement, le sous-off. de jour ne s'est pas aperçu de mon absence. Ma petite escapade aurait pu me rapporter trois jours de prison.

A L'ECOLE DE PILOTAGE

Fin janvier 1940.

Depuis trois semaines, je suis à l'Ecole de Guerre. Promus aspirants, nous n'avons cependant guère l'occasion de rire. Le dressage à la prussienne se poursuit avec la même rigueur. A présent, j'y suis habitué. « Vous devez devenir durs comme l'acier forgé par Krupp », répètent inlassablement nos instructeurs. Ceux qui mollissent seront impitoyablement renvoyés.

Notre existence se déroule entre la cour de la caserne et l'amphithéâtre. Dans les dortoirs, nous bûchons souvent jusqu'à minuit. Nos chefs de classe, officiers, sous-officiers et ingénieurs, s'efforcent de nous inculquer un maximum de connaissances tactique aérienne et terrestre, technique du vol, météorologie, mécanique. Quant aux leçons de pilotage, elles commenceront dès que le temps se mettra au beau.

17 février 1940.

A 13 heures précises, j'ai décollé pour mon premier vol, à bord d'un Focke-Wulf 44, biplan d'instruction à double commande. Mon professeur est le sous-officier van Dieken, un vétéran qui a déjà formé des dizaines de pilotes.

23 février 1940.

Au cours de la semaine passée, j'ai accompli trente-cinq vols. Comme le terrain est couvert d'une bonne couche de neige, les appareils ont été équipés de glisseurs, larges skis qui remplacent les roues du train d'atterrissage.

Mon trente-sixième décollage est supervisé par notre chef de groupe, le lieutenant Woll. Le soir, il m'apprend que ma performance ne l'a guère impressionné.

3 avril 1940.

J'ai maintenant quatre-vingt-trois vols d'instruction à mon actif. Les deux dernières fois, le lieutenant Woll a surveillé mes prouesses.

— Ce ne sont pas des atterrissages, déclare-t-il en secouant la tête. Tout au plus des chutes vaguement dirigées !

L'après-midi, comme je tourne au-dessus du terrain, j'aperçois encore une silhouette qui suit mes évolutions à la jumelle. Enervé, je m'embrouille dans les manœuvres des palonniers et du manche, je confonds les trois dimensions de l'espace... et voilà l'appareil qui, dérapant sur l'aile gauche, vibrant et sifflant, se met en piqué pour foncer droit sur un clocher.

Au dernier moment, van Dieken réduit les gaz et rattrape le taxi affolé.

Puis, il se retourne vers moi. Je rentre la tête dans les épaules.

— Nom de nom ! hurle-t-il. Vous voulez que ma femme se mette en deuil ?

Et comme je me garde bien de répondre, il ajoute, d'un ton écrasant de mépris : — Espèce de crétin !

A l'appel du soir, le lieutenant m'annonce qu'il va m'offrir une dernière chance. Je ferai bien de m'appliquer : les élèves recalés de l'Ecole de Guerre seront affectés à la D.C.A.

Pourvu que le destin m'épargne cette suprême humiliation !

15 avril 1940.

Je viens de faire mes dix derniers décollages, toujours avec van Dieken. Tous les autres élèves ont depuis longtemps le droit de voler seul. Demain, le lieutenant me fera subir l'examen définitif.

Mon groupe d'instruction comprend, en plus de moi, les aspirants Geiger, Menapace et Hain. Nous habitons à quatre la même carrée.

Geiger, Poméranien ambitieux et renfermé, est le troisième fils d'un simple ouvrier. Grâce à une bourse, ce garçon extrêmement intelligent a pu passer son bachot et choisir la carrière d'officier.

Menapace et Hain sont Autrichiens, tous les deux originaires du Tyrol. Sepp Menapace, petit, noiraud, d'une timidité touchante, est de loin le meilleur pilote de nous tous. Il doit posséder une sorte de sixième sens, acquis sans doute dans les montagnes de son pays natal, et qui lui permet d'évoluer dans les airs avec une sûreté stupéfiante. Autant les mouvements de son corps musclé paraissent maladroits et lourds sur le plancher des vaches, autant ils sont souples dans l'espace aérien. En quelques semaines, il est parvenu à une maîtrise parfaite de son appareil. Hain, lui aussi, a depuis sa quarantième leçon le droit de voler seul.

Mes trois camarades ont assisté à mes derniers atterrissages, Ils me redonnent un peu de courage.

— Tu verras, ça ira très bien, déclare Geiger, d'un ton sans réplique.

Le lendemain, à 14 heures, je m'apprête à voler seul — pour la première fois. Le moteur tourne déjà. Le lieutenant se penche vers mon oreille.

— A votre place, j'essaierais de rattraper le taxi deux mètres *au-dessus* du sol, et non un mètre *en dessous*, me crie-t-il.

Je boucle la ceinture, ouvre l'admission des gaz, pèse sur le manche, L'appareil se met à rouler. Presque aussitôt, les roues quittent le sol. Si cela continue, je passerai l'examen dans un fauteuil.

Aux extrémités des plans, des chiffons rouges annoncent : Attention ! — voici un novice, lâché seul dans la nature, Si vous tenez à votre peau, restez à distance respectueuse !

Durant plusieurs minutes, je tourne au-dessus du terrain. Peu à peu, je me libère de la hantise des manœuvres à accomplir. Bientôt, je m'enhardis jusqu'à couler un regard prudent vers la terre qui défile sous mes ailes. L'ombre

difforme d'un nuage glisse lentement sur la piste. Je pourrais crier de joie. La vie est belle, puisque je vole — que je vole seul, librement, comme la mouette, la grue, l'aigle !

Et maintenant, l'atterrissage.

J'amorce ma prise de terrain. Le sol monte vers moi, terriblement vite. Je coupe les gaz, rattrape l'appareil — un choc — me voici de nouveau sur la terre ferme, Et, miracle des miracles, le train a résisté !

Evidemment, il n'est pas très beau, cet atterrissage. Les quatre suivants ne le sont pas davantage Mais le train résiste toujours. Après tout, c'est l'essentiel !

10 mai 1940.

Nos troupes, partant des positions de la ligne Siegfried, ont franchi la frontière française.

Je crains de ne plus avoir l'occasion de participer aux combats.

16 mai 1940.

Grâce au temps favorable, notre instruction a fait, au cours de ces dernières semaines, des progrès considérables. Pour ma part, j'ai accompli près de deux cent cinquante vols. En ce moment, nous apprenons surtout les figures de base de l'acrobatie aérienne. En outre, nous nous entraînons avec de vieux appareils de combat, des Arados 65 et 68, des Heinkel 43 et 46, des avions de reconnaissance rapprochée, etc, Quelques Junker W 34 — c'est avec la première version de cet appareil que, quinze ans plus tôt, Köhl et Hühnefeld traversèrent l'Atlantique — sont utilisés pour les vols de distance et d'orientation.

Hier, alors que je me rendais en Prusse Orientale avec un antique GO 45, j'ai eu une panne de moteur. Comme je me trouvais à tout au plus cinq cents mètres, je n'eus guère le temps de choisir un terrain approprié. Je dus me poser dans un champ labouré. Cette fois, le train d'atterrissage se brisa net. L'avion capota. Je me dégageai après un quart d'heure d'efforts frénétiques. La principale conduite d'essence était arrachée, et mon cuir chevelu sérieusement écorché.

Je dus rentrer par le train. Dans les gares, les gens prennent cet aviateur à la tête enturbannée d'un énorme pansement pour un blessé de la campagne de France. Pour rien au monde, je n'avouerais que je me suis simplement cassé la figure.

19 mai 1940.

La passe de déveine continue.

Aujourd'hui, comme je me pose sur le terrain d'Altdamm, je fauche encore le train d'atterrissage. Il faut dire que le temps est épouvantable. Contre une tempête pareille, mon coucou archaïque ne peut vraiment pas lutter.

Cela fait la seconde fois que je dois rentrer par le train.

26 août 1940.

J'ai obtenu mon diplôme de pilote. L'instruction de base est terminée. Nous quittons l'Ecole de Guerre. Menapace et moi sommes versés dans l'aviation de chasse. Notre mutation au camp de Werneuchen a été annoncée avant-hier.

Aujourd'hui nous commençons l'entraînement « réel », sous la direction de l'adjudant Kugel. C'est un as qui a rapporté, des campagnes de France et de Pologne un beau palmarès et une magnifique brochette de décorations. Il nous fait décrire un carrousel échevelé. Rentré au terrain, j'ai des bourdonnements de crâne, ma chemise est littéralement trempée de sueur. Menapace est dans le même état, malgré son sang-froid légendaire. Un petit avant-goût de ce qui nous attend au front !

12 octobre 1940.

J'espérais être envoyé dans une unité combattante encore avant la fin du mois. Malheureusement, notre instruction est très en retard sur les prévisions. Un jour sur deux, le mauvais temps nous cloue au sol.

Tout comme à Schoenwalde, le service au camp de Werneuchen est extrêmement dur. Au cours des six dernières semaines, notre escadrille a eu huit morts !

Aujourd'hui, c'est le sous-officier Schmitt, l'aîné des cinq hommes qui composent mon groupe. Depuis plusieurs jours, on nous préparait théoriquement au pilotage du fameux Messerschmitt 109, appareil magnifique, mais difficile et même dangereux à manier. Préparation si intense que je crois pouvoir faire les manœuvres nécessaires même en dormant.

Ce matin, nous amenons pour la première fois un Me 109 sur la piste de départ. Comme tout le monde est impatient d'essayer cet avion de chasse ultra-moderne, nous tirons au sort. C'est Schmitt qui gagne. Son décollage est parfait. Le Me 109 est pourtant sujet à des embardées terribles tant qu'il est encore au sol. Arraché trop tôt, l'appareil dérape inévitablement sur l'aile gauche. Par la suite, je devais assister des centaines de fois à ces abattées foudroyantes [2]. Trop souvent, on ne retirait des débris qu'un cadavre.

Après deux tours de terrain, Schmitt amorce son atterrissage. Mais il sous-estime sa vitesse le Me 109 se pose à environ cent cinquante kilomètres-heure, — est emporté trop loin et doit recommencer. La seconde tentative avorte également. Au troisième passage, l'appareil, cette fois en perte de vitesse, dérape brutalement sur le plan gauche et s'écrase à quelques centaines de mètres de la lisière du terrain. Sous la violence du choc, les réservoirs explosent. Nous nous précipitons vers le brasier. J'arrive le premier. Schmitt, projeté dehors, gît à peut-être dix pas des débris incandescents. Il est inondé de sang et hurle comme une bête. Me penchant sur lui, je vois qu'il a les deux jambes arrachées. Ne sachant que faire, je glisse un bras sous sa tête. Ses cris me rendent complètement fou. Du sang ruisselle sur mes mains, s'égoutte sur

mes bottes. Jamais encore, je ne me suis senti aussi impuissant. Puis tout à coup, un profond silence. Schmitt est mort.

Une heure plus tard, j'amène un second Me 109 sur la piste. Le commandant des cours d'instruction ordonne de poursuivre immédiatement l'entraînement.

Je me suis lavé les mains pour enlever le sang. Les mécaniciens m'attachent sur le siège. Je sens les battements affolés de mon cœur se percuter jusque dans ma gorge. Le décollage est rapide. Les 2000 chevaux du moteur arrachent le lourd appareil dans un hurlement assourdissant. Au premier virage, comme je louche instinctivement vers la terre, je vois, du coin de l'oeil des taches de sang sur ma combinaison de vol. Aussitôt, l'image du mort se superpose au tableau de bord. Et j'ai peur — une peur blême, livide, ignoble. Heureusement, personne ne peut s'en apercevoir !

Pendant plusieurs minutes, je tourne au-dessus du terrain. Peu à peu, mes nerfs se calment. J'entame un large virage et m'apprête à atterrir. Tout se passe bien. Deux fois encore, je décolle pour me poser sans la moindre difficulté.

Avec des gestes maladroits, je repousse le hublot et me hisse sur l'aile. Comme je saute à terre, je me rends compte que mes genoux s'entrechoquent.

L'apparition soudaine de notre chef, le colonel von Kornatzki, n'arrange pas les choses. Ses yeux gris fer me scrutent durement.

— Alors, vous avez eu peur ?

— Heu... oui, mon colonel.

— Une mauvaise habitude. Dépêchez-vous de la perdre !

Il se détourne. Je voudrais rentrer à cent pieds sous terre.

14 octobre 1940.

Ce matin ont eu lieu les obsèques du sous-officier Schmitt. J'étais un des six aspirants qui portaient le cercueil.

Vers la fin de l'après-midi, deux élèves de la 3^e escadrille sont entrés en collision, au-dessus du terrain. Par hasard, je suis encore un des premiers à atteindre le point de chute des appareils encastrés l'un dans l'autre. De l'amas informe des tôles crevées où grésille l'essence, je retire l'un des pilotes. Son crâne n'est plus qu'une bouillie de chair, d'os, de matière cérébrale...

A cette cadence, je m'habituerai vite à la vue des cadavres les plus horribles.

17 octobre 1940.

Werneuchen n'est qu'à quelques kilomètres de la banlieue berlinoise.

Je peux donc me permettre de passer régulièrement le week-end dans cette grande ville que j'aime de plus en plus. Je descends dans un des petits hôtels du quartier de la Friedrichstrasse. Le samedi soir, je fais le tour des bars et des petites boîtes de nuit. Le dimanche est réservé aux musées et théâtres. Je m'amuse, je m'instruis, j'apprends à connaître la vie.

Quel malheur que mon portefeuille ne soit pas mieux garni !

8 novembre 1940.

Ordre du groupe de chasse : les aspirants Hopp, Harder et Knoke, l'adjudant Kuhl et le mécanicien de bord Hense, s'envoleront avec l'appareil CEKE (un Junker 160) pour Münster-Lod-denheide, afin de prendre livraison de trois Messerschmitt 109 qu'ils conduiront à Werneuchen.

Ce vieux CEKE est un avion de transport de la Lufthansa, mobilisé dans l'aviation de guerre.

Du fait du mauvais temps, nous ne pouvons décoller que vers 10 heures du matin.

A peine l'appareil a-t-il quitté le sol que nous avons des ennuis. Impossible de rentrer la partie gauche du train ; l'appareil n'arrive pas à s'élever normalement. Kuhl, crispé sur le manche, maintient péniblement le taxi à peut-être cinquante mètres. Au bout de vingt minutes, le mécanicien réussit à dégager la « jambe » coincée du train. Nous grimpons jusqu'à deux cents mètres. Kuhl me cède la place, et, pendant que je m'installe aux commandes, retourne dans la carlingue où les autres sont vautrés dans leurs confortables fauteuils.

Je contourne Berlin par le sud, puis, longeant l'autostrade, je mets le cap sur l'ouest.

Sur la gauche, émergent de la brume les antennes de Königswusterhausen. A présent, nous volons légèrement plus haut que les sommets des gigantesques pylônes — à environ trois cents mètres.

Soudain, je me rends compte que le moteur ne tourne pas rond. La pression de l'alimentation d'essence baisse brusquement. Malgré mes efforts, l'appareil perd de l'altitude.

Le moteur cafouille, émet une série de hoquets et, finalement, s'arrête pour de bon. Tournant la tête, je hurle dans la carlingue :

— Atterrissage forcé ! Attachez-vous !

A côté de moi, le mécanicien lève les bras pour se protéger le visage.

Sous mes ailes, une forêt de haute futaie, à gauche, tout un ensemble d'installations industrielles, à droite, une étroite bande de terrain reboisé. C'est là que je vais me poser les jeunes arbres amortiront le choc...

Au dernier moment, je distingue, juste devant le nez de l'appareil, une ligne à haute tension.

Cette fois, c'est la fin !

A côté de moi, apparaît le visage livide de Kuhl. J'arrache l'avion qui se cabre pour passer juste au-dessus des fils. Puis, il bascule brutalement, le vent siffle contre les bords d'attaque...

Un fracas terrible !

Des arbres se brisent comme des allumettes, le plan gauche se détache, le fuselage s'abat avec un bruit sourd, glisse sur une trentaine de mètres, dans un déchirement de tôles.

La tête de Kuhl, projetée en avant, heurte durement le tableau de bord.

Et c'est le silence — un silence profond, sinistre. Puis, je perçois un bruit

de ruissellement : mille litres d'essence qui s'échappent des réservoirs éclatés.

Khul a perdu connaissance. La tête en sang, il s'est affaissé à mes pieds. Le mécanicien s'est évanoui, lui aussi. Quant à moi, je suis aveuglé par le sang qui coule d'une profonde entaille du cuir chevelu. J'essaie vainement de repousser le hublot du poste de pilotage. Et je ne suis pas plus heureux avec la porte conduisant à la carlingue. J'ai beau la secouer, elle ne bouge pas.

L'odeur d'essence commence à m'affoler. Si l'appareil prend feu, nous allons tous griller !

Des deux poings, je cogne désespérément contre les vitres en plexiglass.

Enfin, je vois apparaître, dehors, les visages angoissés de Hopp et de Harder. A coups de pied, ils défoncent le hublot. Je me hisse sur le rebord. Nous dégageons Kuhl et le mécanicien, pansons sommairement leurs plaies. Harder part chercher du secours.

Une fois de plus, je rentre par le train.

18 décembre 1940.

Aujourd'hui, au cours d'une grande cérémonie au Palais des Sports, à Berlin, le Führer s'est adressé à trois mille aspirants de l'armée, de la marine et de l'aviation. Au cours des semaines qui vont venir, tous ces jeunes gens seront nommés officiers et envoyés au front.

Et au cours des années qui vont venir, la plupart d'entre eux vont mourir !

AU-DESSUS DE L'ANGLETERRE ET DU FRONT DE L'EST

2 janvier 1941.

« L'aspirant Knoke, ayant suivi les cours de la 1er école de l'aviation de chasse, est affecté à partir du 2 janvier 1941 au 52e groupe de chasse ».

Au bureau central, un adjudant-chef m'inscrit à la première escadrille. Le lieutenant Oehlhauer qui la commande me reçoit avec une indifférence glaciale. Lentement, comme à regret, il me tend la main — une main molle, grasse, peu virile. Avec son visage bouffi et ses yeux de poisson mort, il m'est extrêmement antipathique. Et j'ai l'impression que cette antipathie est réciproque. Cela promet !

Un sous-lieutenant entre dans la pièce. Petit, chétif, il a l'air d'un collégien. Je me présente. Il me toise avec une arrogance à peine déguisée. Il ne me plaît pas plus que son chef.

Le 52e groupe de chasse est une unité de complément. Elle se compose de deux escadrilles et d'une compagnie d'état-major. C'est, comme me l'explique un officier, à la fois un atelier de finition et un réservoir de matériel humain. On achève et fignole l'instruction des pilotes venus des différentes écoles, pour les diriger ensuite, selon les besoins, sur les unités engagées au front.

Pour l'instant, nous sommes ici une dizaine d'aspirants. Probablement, nous ne serons envoyés au front qu'après notre nomination au grade de sous-lieutenant. En attendant, nous faisons un maximum d'entraînement et poursuivons l'étude des mille corvées qui accablent l'officier en campagne.

Pour ma part, j'en ai plein le dos, de cette existence fastidieuse. Je veux enfin avoir l'occasion de me battre !

10 février 1941.

Depuis quinze jours, notre groupe est stationné en France, à Cognac. Notre base est un vieux terrain militaire français, aux installations primitives, aux pistes extrêmement mauvaises.

La ville est vieille, grise endormie. Et pourtant, elle est célèbre dans le monde entier, grâce à ce nectar qu'est le cognac. Une merveilleuse consolation qui fait oublier bien des choses...

7 mars 1941.

Nous sommes de retour en Allemagne.

Le groupe s'est installé à Doeberitz, dans la grande banlieue de Berlin. Nous sommes chargés de participer à la protection aérienne de la capitale.

Mais les Tommies ne font leurs incursions que de nuit.

Depuis la fin de la campagne de France, le centre de gravité de la guerre a quitté la terre ferme pour se fixer dans les airs.

Considérés sous l'angle numérique, les résultats obtenus par la Luftwaffe au-dessus de la Manche et de l'Angleterre sont encourageants. En ce qui concerne plus particulièrement la chasse, les combats des mois précédents ont constitué une épreuve significative.

De nouveau, je passe régulièrement le week-end à Berlin. Hier, j'ai revu une amie de l'année dernière. Une fille épatante. Nous avons passé toute la journée ensemble une journée magnifique.

Si magnifique qu'à présent je suis pris à ce piège vieux comme le monde. J'ai beau me débattre, il n'y a rien à faire. Je suis amoureux fou de Lilo !

24 mars 1941.

Depuis ce matin, nous sommes fiancés. Si tout va bien, nous nous marierons en automne. D'ici là, ces messieurs du service du personnel m'auront tout de même envoyé l'autorisation nécessaire.

Par-dessus le marché, c'est aujourd'hui mon anniversaire. Le lieutenant Oelhauer en profite pour me déclarer qu'à son avis, j'ai tort de vouloir me marier maintenant.

— Vous êtes beaucoup trop jeune, affirme-t-il. Attendez plutôt la fin de la guerre.

Et si cette guerre doit durer trente ans ? Je crois avoir deviné l'intention de ce cher Oelhauer. Il tourne autour de Lilo, se pavane, essaie d'être spirituel. Si, jamais, je le vois poser ses pattes ramollies sur ma fiancée, je l'abats comme un chien !

24 avril 1941.

« AU NOM DU FUHRER
je nomme l'aspirant de la Luftwaffe
Heinz KNOKE au grade de sous-lieutenant.

Je procède à cette nomination dans l'espoir que l'intéressé, fidèle à son serment, remplira scrupuleusement ses obligations professionnelles, et qu'il justifiera la confiance placée en lui.
Berlin, le 22 avril 1941.

*Le ministre de l'Aviation et
Commandant en chef de la Luftwaffe
Hermann GOERING. »*

Je viens de recevoir ce document, des mains du colonel commandant notre groupe de chasse, en même temps que mon épée d'officier.

Mon premier but est atteint.

Quant au second — mon affectation dans une unité du front — il paraît nettement plus proche, à présent.

22 mai 1941.

Au revoir, Lilo !

Lentement, l'express bondé quitte le hall de la gare de Silésie. Lilo a conquis de haute lutte une place à la fenêtre de son compartiment et agite son mouchoir. Demain, elle sera à Hameln, chez mes parents. Je cours à côté du train, jusqu'au bout du quai.

Dans quelques minutes, je quitterai, moi aussi, la capitale, par le train qui ramène les permissionnaires à Cherbourg.

Cette fois, ça y est ! J'ai ma feuille de route dans la poche.

A peine parti, le train s'arrête. On éteint les lumières. Sur les toits de Berlin, les sirènes lancent leurs hurlements affolants. Les Tommies arrivent...

23 mai 1941.

Le P.C. de la 2e escadre du 52e groupe de chasse se trouve à la lisière est du terrain d'Ostende. Le « patron », le capitaine Woitke, est un véritable géant. Sa poignée de main me fait presque plier dans les genoux. Cela me change de ce mollasson d'Oehlhauer.

Dans sa chambre, Woitke m'offre un cognac et me pose quelques questions précises. Ce colosse est rudement sympathique. Officier de carrière et pilote chevronné, décoré de la Croix de Fer, il a abattu au cours de la bataille d'Angleterre quinze appareils britanniques, presque tous des Spitfires.

Un peu plus tard, il me fait conduire dans sa voiture au terrain de la 6e escadrille à laquelle je suis affecté.

Notre chef est le lieutenant Rech. Avec lui, nous sommes en tout quatre officiers. Les autres pilotes sont des sous-officiers. Tous ont au moins la Croix de Fer de deuxième classe. Et tous me regardent plus ou moins de travers. Manifestement, ils n'ont pas beaucoup de considération pour le sous-lieutenant frais émoulu que je suis. Et quand ils apprennent que je ne sais pas jouer aux cartes, ils ne me regardent plus du tout. Mes galons ? Ils s'en fichent éperdument.

Le mécanicien-chef me montre, dans un box parfaitement camouflé, un Messerschmitt 109.

— Voici votre coucou. Il est assez vieux, mais il vole encore très bien.

« Toujours assez bien pour ce que ce blanc-bec en fera », doit-il penser. J'ai l'impression de ne lui inspirer qu'une confiance mitigée.

Une heure plus tard, je décolle pour quelques tours de terrain. Mes atterrissages sont lamentables. A présent, même les simples soldats me regardent avec une pitié dédaigneuse.

Dans la soirée, le chef me demande de l'escorter, pour un vol d'exercice. Miracle des miracles, il ne paraît pas trop mécontent.

24 mai 1941.

L'état d'alerte commence à quatre heures du matin. La voiture du chef nous transporte de la petite localité de Middelkerke où nous sommes logés, au terrain encore envahi par la brume.

On approvisionne les armes de mon appareil. Je lance le moteur qui tourne rond, avec un vrombissement égal.

— Les pilotes, au bureau du chef !

Rech annonce le programme de la journée. L'escadrille fera deux sorties de chasse libre au-dessus de la côte sud de l'Angleterre. Premier décollage à 8 heures, second vers 17 heures. Dans l'intervalle, l'escadrille restera en état de pré-alerte, afin de pouvoir remplir toute mission imprévue dont on pourrait la charger. La 4e escadrille, notre voisine de terrain, maintiendra une section de quatre appareils en état d'alerte « assise » (pilotes installés dans leurs appareils, prêt. à décoller sur-le-champ).

Pour la première sortie, je ferai partie de la 3e section, conduite par l'adjudant-chef Grünert. C'est un Berlinois flegmatique, pince-sans-rire, aussi peu martial que possible. Il a toujours l'air d'étouffer un bâillement.

L'amphi terminé, tout le monde resquille une heure de sommeil, dans les fauteuils et transatlantiques du mess. Seul de tous, je suis incapable de dormir. Passablement ému, je sors pour arpenter les pistes, regarder les avions, inspecter le ciel. Quelques « rampants » me considèrent d'un air narquois. Revenu au mess, j'essaie vainement de m'intéresser aux revues entassées sur les tables. Après une dizaine de missions, je pourrai sans doute dormir, moi aussi. Comme j'envie les camarades qui ronflent tranquillement !

Vers 7 heures, un ordonnance apporte, dans deux paniers, un petit déjeuner copieux. J'ai une faim de loup.

Le lieutenant Rech enfle son gilet de sauvetage.

— Encore dix minutes jusqu'au départ, annonce-t-il. Allons-y !

Dehors, les rampants sortent les avions de leurs abris camouflés. Mon zinc se trouve à l'extrémité opposée du terrain, à côté de celui de Grünert. Je suis l'adjudant-chef qui, court sur pattes, se dandine comme un canard et bâille sans retenue.

— S'il y a de la bagarre, arrangez-vous pour rester toujours à côté de moi, mon lieutenant. Autrement, vous risquez qu'un Spitfire vous brûle ce beau pantalon neuf.

7 h. 55. Je m'attache, avec l'aide d'un mécanicien.

7 h. 58. J'ai un trac fou. Le chef lève le bras. Je lance le moteur. Le mécanicien referme le hublot du cockpit.

Mon moteur démarre aussitôt. L'un après l'autre, les appareils roulent sur la piste. Une minute plus tard, l'escadrille au complet a pris l'air.

Rech vire immédiatement vers la mer. La visibilité est mauvaise, une épaisse couche de nuages plane à tout au plus cent cinquante mètres. Au bout de quelques secondes, le brouillard a déjà happé la côte. Mon zinc est assez lent. Je suis obligé d'accélérer pour ne pas rester en arrière.

Nous nous dirigeons droit vers l'ouest, volant presque au ras des vagues. La mer est plate et déserte. On ne voit pas un seul bateau de pêche.

La radio reste silencieuse.

Devant nous, émerge une bande grise — la côte anglaise. Nous la franchissons au nord de Deal.

Pendant quelques minutes, Rech nous entraîne vers l'intérieur des terres, en direction de Canterbury. Puis, il oblique pour suivre une voie ferrée. Dans les villages, les gens s'attroupent et lèvent la tête pour nous regarder. Dans cette brume, ils doivent nous prendre pour des Spitfire.

Soudain, sur notre gauche, surgissent des jets de traceuses orange. Rech dérape brutalement et pique sur un objectif que je n'arrive même pas à deviner. Puis, mon chef de section pique à son tour et mitraille une tache grise. A présent, je distingue une position de D.C.A. — des sacs de sable autour d'un canon de 20 mm., à affût quadruple. Une gerbe de balle passe juste devant le nez de mon appareil. Je descends très bas — encore plus bas — jusqu'à raser les ondulations d'un champ d'avoine. Grünert, après un rapide dégagement, attaque de nouveau. D'un geste nerveux, j'arme mes mitrailleuses et allume le collimateur. Autour de moi, les colliers des traceuses s'enchevêtrent de plus en plus, tissant une toile inquiétante devant le ciel gris.

Crispé, ahuri, m'efforçant désespérément de suivre les manœuvres rapides de Grünert, je ne parviens pas à placer une seule rafale. A chaque instant, je m'attends à voir surgir du brouillard des nuées de Spitfire.

Tout à coup, l'inferral carrousel s'arrête. L'escadrille se regroupe et file vers l'est. Derrière nous, quelque chose est en train de brûler.

Au nord de la route que nous suivons, se trouvent les terrains de Ramsgate et de Margate, bases de la chasse anglaise. Mais, ce matin, les Spitfire et les Hurricane sont sans doute occupés ailleurs. Heureusement, car je vole en queue de la formation, et comme on dit dans mon pays natal, c'est toujours sur le dernier que se jettent les chiens. Surtout s'il s'agit d'un novice aussi affolé que moi !

A 9 h 14, nous nous posons à Ostende.

Au rapport, Rech se tourne vers moi. Alors, ça vous a plu ? Vous avez touché quelque chose ?

Non, mon lieutenant — rien.

Ah ! Comment se fait-il ?...

Honteux, je baisse la tête. Jamais encore, je me suis senti aussi idiot.

— Je n'ai même pas tiré, dis-je, cramoisi.

Rech se met à rire.

— Eh bien, vous tirerez la prochaine fois. Vous apprendrez — le temps est un grand maître.

A 17 h 5, nous décollons pour la seconde sortie de la journée.

Cette fois, personne n'a l'occasion de tirer. Pendant plus d'une heure, nous croisons au-dessus de la Manche, entre Folkestone et Douvre. Par ce temps de chien, les Tommies préfèrent rester chez eux. Sur l'Angleterre, le brouillard

s'est encore épaissi. On ne voit pas à cinquante mètres.

27 mai 1941.

Pendant deux jours, la purée de pois a comblé le fossé entre la côte belge et les falaises d'Angleterre. C'est l'inactivité totale, d'un côté comme de l'autre.

Aujourd'hui, à 7 h 17 et à 10 heures, nous avons décollé pour attaquer un terrain auxiliaire près de Ramsgate.

Le temps toujours bouché nous oblige à voler en rase-mottes (ou en rase-vagues).

A la première sortie, Grünert et moi avons pris pour cible le dépôt d'essence du terrain. Quant aux appareils anglais que nous espérions surprendre au sol, ils sont invisibles. Ou bien, ils ont pris l'air, ou bien, ils sont admirablement camouflés. Nous mitraillons tout ce qui bouge. La D.C.A., réduite à quelques pièces légères, ne réagit que faiblement. Près du dépôt d'essence, deux ou trois fûts sont en flammes.

A la seconde sortie, je découvre un canon anti-aérien à la lisière ouest du terrain. J'attaque aussitôt, volant à deux ou trois mètres du sol. Les servants, loin de se sauver, ripostent vigoureusement. Les jets de traceuses m'encadrent, passant à quelques centimètres au-dessus de mon appareil. Mes rafales se perdent dans le parapet de sacs de sable. Du coin de l'œil, je vois Grünert s'acharner sur un box camouflé dans lequel on devine un Hurricane. A mon troisième passage, j'arrive enfin à loger une giclée de balles dans le canon. Le premier pointeur se dresse et bascule en arrière.

Tout à coup, un cri dans les écouteurs :

— Attention ! Spitfire !

Six, sept, huit points brillants, venant du nord, décrivent un virage serré pour nous intercepter. Aussitôt, je me colle derrière Grünert. A vrai dire, je ne sais pas très bien ce que je dois faire.

Durant plusieurs minutes, c'est un chassé-croisé échevelé. Dans mes écouteurs, j'entends les voix des camarades qui se mettent mutuellement en garde contre les attaques foudroyantes des Tommies. De temps en temps, Grünert me crie de ne pas le quitter « d'une semelle ».

Nous volons toujours à quelques mètres. Comme, pour suivre Grünert, je vire brutalement, mon plan gauche accroche presque la cime d'un arbre. Un Spitfire passe en trombe au-dessus de moi. Un autre vient se placer, l'espace d'une seconde, devant mes mitrailleuses. Aussitôt, je déclenche le tir. L'Anglais cabre et disparaît dans les nuages.

— J'en ai eu un ! hurle une voix.

Je crois reconnaître l'accent rocailleux du lieutenant Barkhorn. Je me retourne juste à temps pour voir un Spit, transformé en boule de feu, s'écraser derrière une digue.

Grünert essaie depuis plusieurs minutes de se placer derrière deux Tommies qui volent en formation encastrée. Chaque fois qu'il croit les tenir, ils se réfugient, d'un virage cabré, dans la masse pesante des nuages.

Manifestement, ils sont beaucoup plus maniables que nos Messerschmitt. En imposant à mon coucou un virage aussi sec, je risquerais l'abattée fatale.

Nous commençons à manquer de carburant. Il est temps de rentrer. D'un instant à l'autre, peut s'allumer à mon tableau de bord l'ampoule rouge qui indique la limite de sécurité.

Rech met le cap sur l'est. C'est seulement à Ostende, après l'atterrissage, que nous constatons l'absence d'un des nôtres.

Le sous-officier Obauer n'est pas rentré.

28 mai 1941.

Depuis l'aube, la R.A.F. lance des incursions sur les côtes continentales de la Manche.

A 4 heures du matin, juste comme nous arrivons au terrain, un groupe de Hurricane passe en trombe sur les digues et mitraille le hangar qui abrite notre atelier de réparations. Les alertes vont se succéder toute la journée, sans arrêt. A mon grand dépit, mon zinc est hors de combat. Les mécaniciens s'affairent, mais l'appareil ne sera remis en état qu'au début de l'après-midi. Puis, au premier décollage, se déclare une fuite dans le système hydraulique. Je n'arrive pas à remonter la « jambe » gauche du train d'atterrissage.

Vers 18 heures seulement, je peux décoller, avec la 3e section. De nouveau, je dois me contenter d'être « l'ombre » de Grünert. Dans la région de Dunkerque, on signale des Blenheim escortés de Spitfire. Notre D.C.A. les a déjà canonnés — sans succès, bien entendu ! Ces gars de la D.C.A. sont des vantards terribles, ils gaspillent des quantités invraisemblables de munitions, et quand on leur dit qu'ils ne savent pas tirer, ils se fâchent.

Nous grimpons à cinq mille mètres. Le ciel est d'une limpidité parfaite embrasé vers l'ouest par le soleil couchant. Tout le monde se moque de moi quand je découvre « des avions ennemis, droit devant, très loin ». Ce sont de minuscules éclaboussures d'huile qui criblent les vitres de mon cockpit.

La tour de contrôle nous entraîne jusqu'à Calais où, paraît-il, les bombardiers anglais sont en train de se balader.

Du regard, je fouille le ciel rigoureusement vide.

Tout à coup, Grünert vire très sec. Une formation de Hurricane a surgi derrière nous. Evidemment, j'ai tendu le cou pour regarder à droite, à gauche, mais pas une seule fois, je n'ai pensé à regarder en arrière. C'est pourtant un vieux principe que connaît tout chasseur digne de ce nom : On verra bien ce qui arrivera par devant ; il faut surtout voir ce qui arrive par derrière.

Les Anglais essaient de se placer dans notre sillage. Nous cabrons au maximum, puis, après un virage à vous faire dresser les cheveux sur la tête, nous dégringolons sur eux. Ils tentent de s'échapper vers la mer, à toute allure. Grâce à notre vitesse supérieure, nous les rattrapons en moins de deux minutes. C'est alors une mêlée confuse, sauvage, dont les phases se déroulent à une vitesse vertigineuse.

J'ai réussi à me coller derrière un Blenheim. Le pilote m'a vu à temps, et il

se livre à une série de zigzags violents, dans l'espoir de me semer. Idée malheureuse, car à chaque écart, il traverse mes rafales. Tout à coup, il se lance dans une spirale ascendante. Je grimpe à sa suite. Nom de nom ! L'animal monte vers le soleil qui vient de se dégager de la brume. Aveuglé, je ne vois plus rien. Une main en visière sur les yeux, je scrute vainement le ciel. Je pourrais pleurer de rage. Dire que j'aurais pu enregistrer ma première victoire !

Désormais, je ne volerai plus sans lunettes de soleil.

30 mai 1941.

« Chasse libre dans le triangle Douvres-Asford-Canterbury » aujourd'hui, l'énoncé de la mission nous laisse un maximum de liberté. Une petite balade, comme disent les vétérans du groupe.

Le temps est bouché, avec des nuages plafonnant très bas. Après avoir ratissé l'espace pendant une heure et demie, nous nous posons sans avoir aperçu un seul appareil ennemi.

21 juin 1941.

Depuis trois semaines, le groupe n'a pas fait une sortie.

Nous sommes stationnés à Souvalki, un ancien terrain polonais près de la frontière russe. Avec nous, plusieurs escadrilles de Stukas se tiennent continuellement en état d'alerte.

Au cours des deux dernières semaines, la Wehrmacht a concentré des forces puissantes le long de la frontière de l'est. Tout le monde se demande pourquoi.

D'après les uns, nous allons, avec l'accord de la Russie, avancer par le Caucase jusqu'aux régions du Proche-Orient, afin de nous emparer des gisements de pétrole, occuper les Dardanelles et bloquer le canal de Suez.

D'après les autres, nous allons tout simplement attaquer la Russie.

On verra bien...

Le soir, arrive l'ordre de descendre l'avion commercial soviétique de la ligne Berlin-Moscou. Le patron décolle avec la section d'état-major. Ils reviennent bredouilles ; le gros Douglas leur a filé entre les doigts.

Jusqu'à minuit, nous nous livrons, dans la grande salle du mess, au jeu décevant des hypothèses gratuites.

L'opération « Barberousse » les gigantesques préparatifs du Haut Commandement face à la Russie — a-t-elle un sens précis ? S'agit-il d'une manœuvre politique, d'une simple précaution militaire, d'un renversement des alliances ?

Evidemment, l'ordre d'intercepter l'appareil soviétique indique plutôt une action offensive contre le communisme.

22 juin 1941.

4 heures du matin.

Alerte générale. Dans la partie du terrain réservée aux Stukas, règne la même activité fiévreuse.

Toute la nuit, j'ai entendu défiler, au loin, des colonnes de chars et des camions. La frontière n'est qu'à quelques kilomètres.

A 4 h 30, conférence des pilotes au bureau du chef d'escadre.

Le commandant donne lecture de l'ordre du jour que le Führer adresse à la Wehrmacht :

L'Allemagne attaque l'Union Soviétique !

A 5 heures, nous décollons.

Quatre appareils de notre escadrille — dont le no 6, le mien — sont équipés de lance-bombes. Au cours des semaines passées, j'ai participé à je ne sais plus combien d'exercices de bombardement. Aujourd'hui, j'emporte, accrochées sous le ventre de mon brave « Emile », 104 bombes de 2 kilos.

Sous nos ailes, d'interminables convois roulent vers l'est, à travers la plaine monotone. Au-dessus de nous, volent les formations compactes des bombardiers, et sur nos flancs les essaims hargneux des Stukas.

Nous sommes chargés d'attaquer, à basse altitude, le G.Q.G. d'une armée soviétique dont les bâtiments se trouvent dans les bois à l'est de Drouskiéniki.

On dirait que, chez les Russes, tout le monde est encore en train de dormir. Pas une âme dans les rues du camp où est installé cet étrange G.Q.G.

Je pique sur une baraque et, d'un coup de pouce, déclenche le lance-bombes. Je sens nettement mon zinc, soulagé de son fardeau, faire un bond en avant.

Les autres appareils de ma section larguent leurs bombes presque simultanément. Des geysers de boue jaillissent de tous les côtés. Pendant plusieurs secondes, la fumée et la poussière masquent la terre.

Déjà, trois baraques sont en flammes. Des camions, dépouillés de leur camouflage par les déflagrations, gisent sur le flanc ou montrent les quatre roues.

A présent, les « Ivan » sont réveillés. Le camp ressemble à une fourmilière éventrée par le coup de canne brutal d'un promeneur. Des soldats à peine vêtus s'éparpillent dans les bois environnants. Je distingue vaguement quelques pièces légères de D.C.A. J'en choisis une, me place de manière à l'encadrer dans mon collimateur, et actionne la détente de mes armes. Mon appareil tremble les deux canons logés dans les ailes et les mitrailleuses du fuselage vomissent leur quadruple jet d'acier — derrière la pièce, un homme en caleçon s'écroule...

Je pointe mon zinc sur un autre canon. Ses deux servants, avec un beau courage, continuent à tirer. Les obus filent à peut-être un mètre au-dessus de mon hublot.

Emporté par mon élan, je dépasse ma cible — un virage cabré, au ras des arbres, et je reviens, tirant comme un possédé. Les Russes sont couchés à plat ventre derrière les boucliers de leur canon. Mais la tension est devenue trop

forte pour leurs nerfs. Tout à coup, ils se dressent et, en quelques bonds, se jettent dans un bosquet.

Et j'attaque toujours — j'en suis à mon cinquième ou sixième passage. Nos bombardiers sont repartis, laissant la place aux Stukas ^[3] et aux Messerschmitt qui s'en donnent à cœur joie. On dirait un essaim de frelons furieux, acharnés sur leur proie. A présent, presque toutes les baraques sont en flammes. D'un seul obus, j'incendie un camion qui se renverse, aplatisant une voiture découverte.

Rassemblement — on rentre au terrain. A 5 h 56, l'escadrille se pose en formation impeccable. Sur le terrain règne une activité fiévreuse. En hâte, les rampants réapprovisionnent les armes de bord, refont le plein des réservoirs. Les Stukas repartent aussitôt, pour appuyer les pointes avancées de nos unités blindées. Puis, c'est notre tour.

A 6 h 30 exactement, quarante minutes seulement après notre retour à la base, nous décollons de nouveau. Cette fois, nous n'avons pas besoin de scruter le paysage pour découvrir notre objectif. L'épaisse fumée qui monte des baraques incendiées est visible de loin.

Les Russes se sont ressaisis. Leur D.C.A. nous accueille par un tir nourri. Ce sont les mêmes colliers de perles orange que j'ai déjà vus monter vers moi au-dessus des terrains d'Angleterre. A l'époque, je n'étais pas rassuré. Maintenant, je le suis un peu plus — pas tout à fait, bien sûr...

Une fois de plus, je pique sur la D.C.A. Tout un chapelet de bombes tombe au beau milieu d'un nid de mitrailleuses lourdes. Quand l'épaisse colonne de terre, de poussière et de fumée s'est dissipée, je n'aperçois, à la place de la tranchée circulaire, qu'un vaste entonnoir. Les mitrailleuses, les sacs de sable, les Russes, tout a disparu.

Les Ivan ont dû se planquer avec leurs véhicules dans les bois qui entourent le camp. Avec nos armes de bord, nous ratissons systématiquement la forêt. A plusieurs endroits jaillissent de hautes flammes, provenant probablement des dépôts d'essence.

Pour ma part, je tire sur tout ce qui bouge, jusqu'au moment où des claquements secs m'apprennent que mes munitions sont épuisées. C'est certainement le meilleur exercice pour le débutant maladroit que je suis.

Nous nous posons à 7 h 20. De nouveau, le personnel s'affaire autour de nos appareils. Nous les aidons, tout en leur racontant les épisodes essentiels de l'attaque.

En vingt-deux minutes — un temps record — nous sommes prêts à repartir. Des installations du G.Q.G. soviétique, il ne reste pas grand-chose. A coups de bombes et d'obus, nous labourons les bois où se terrent encore des groupes d'hommes affolés. La D.C.A. soviétique, écrasée, émietlée, pulvérisée, ne réagit plus.

Quand, cinquante minutes plus tard, nous regagnons notre terrain, nous sommes tout étonnés d'entendre le commandant annoncer une pause. Dans notre excitation, nous avons oublié l'heure du casse-croûte.

L'après-midi, on engage notre formation dans une opération différente. Les reconnaissances aériennes ont signalé sur la route Grodno - Zytomia - Skidel - Szczuczyn des convois soviétiques qui fuient en direction de l'est. Nos détachements blindés les talonnent sans merci. Notre intervention doit précipiter leur déroute.

Nous atteignons rapidement Grodno. Le centre de la ville n'est qu'un gigantesque embouteillage. Dans toutes les rues, des unités soviétiques essaient de se frayer un chemin vers l'est. Les Stukas nous quittent pour attaquer, dans les bois voisins, des positions d'artillerie. A tout prix, il faut empêcher l'ennemi de s'accrocher, le harceler sans cesse, le bousculer dès qu'il tente de faire face.

Je commence maintenant à comprendre pour quelle raison l'ordre d'attaque du Haut Commandement est venu si vite, de façon si brutale. Du côté russe, on voit partout de puissantes concentrations de troupes et de matériel. On a nettement l'impression que l'armée rouge se préparait à attaquer. En tout cas, notre Haut Commandement en est probablement persuadé. Le déclenchement foudroyant de notre offensive supprime définitivement cette menace.

Pour nous tous, les images de cette journée resteront inoubliables. Le long de l'immense frontière, du nord au sud, nos troupes progressent rapidement. Nos pointes avancées s'enfoncent d'un élan irrésistible dans le dispositif ennemi. Manifestement, les Russes ont été surpris, alors qu'ils croyaient nous surprendre. Partout, ils refluent en désordre.

Sur toutes les routes, nos fantassins lèvent la tête et nous adressent des signes amicaux. Ils savent que la Luftwaffe va faire un travail préparatoire dont ils profiteront bientôt. Travail qui, à vrai dire, est assez facile. Impossible de manquer les masses compactes des unités soviétiques en fuite. Tous les coups portent. Nos bombes, nos obus, nos rafales de mitrailleuse ouvrent des sillons sanglants dans ces troupeaux désarmés.

A 20 heures, nous décollons pour la sixième sortie de la journée. La chasse russe reste invisible. Nous sommes seuls dans le ciel qu'envahit peu à peu la brume mauve du soir.

23 juin 1941.

Dès 4 h 45, nous décollons de nouveau, toujours pour attaquer les colonnes grises qui couvrent les routes, les chemins et jusqu'aux moindres sentiers.

A cette heure matinale, il fait encore frais. Hier, j'étais trempé de sueur, aujourd'hui, je frissonne. Mais l'atmosphère limpide annonce une journée torride.

Pour ma part, je n'ai pas encore aperçu un seul appareil soviétique. Pourtant, ces appareils existent. Les pilotes de la 4e escadrille signalent les premiers combats aériens et les premières victoires au-dessus de Grodno. D'après leurs rapports, les Russes ne sont pas précisément des as de la voltige. Leurs coucous sont nettement plus lents que les nôtres, mais aussi beaucoup plus maniables.

De jeunes pilotes qui, comme moi, viennent d'arriver d'un camp d'instruction, abattent leur «premier». Les vétérans allongent leur palmarès. Notre chef de groupe descend trois Rata au cours d'une seule sortie. Et moi... ?

25 juin 1941.

Lancer des bombes — encore des bombes — toujours des bombes ! Je commence à en avoir assez. Les camarades de la 4e et de la 5e escadrilles, et mêmes les deux premières sections de la mienne, bref, tous ceux qui pilotent déjà le nouveau Messerschmitt 109 F, ont continuellement l'occasion de se bagarrer avec les Ivan. Mais nous autres, avec nos « Emile » relativement poussifs, sommes toujours employés comme bombardiers auxiliaires. Ça devient fastidieux. Moi aussi, je voudrais enfin abattre mon « premier ».

Entre-temps, l'armée de terre a remporté des victoires stupéfiantes. Les Russes sont incapables de stopper notre progression. Jusqu'à présent, ils n'ont pas encore réussi à regrouper leurs forces ou, plus exactement ce qui en reste.

Quant à l'aviation soviétique, elle n'intervient que rarement, comme en hésitant. Quelques bombardiers Martin attaquent des objectifs sur nos arrières, sans causer des dégâts bien importants. Et la chasse rouge observe une réserve prudente. Réserve d'ailleurs fort compréhensible. Les pilotes russes manquent d'expérience. Leur tactique est aussi primitive que leurs appareils. Le Rata est loin de valoir notre Messerschmitt. Cependant, il est certain que, dans trois ou quatre semaines, ils auront appris à se défendre et, même à attaquer. Il ne faut pas que nos succès initiaux nous rendent trop optimistes. Le soldat russe sait pourquoi il se bat. Le communisme a fait de lui un fanatique. Un fanatique d'autant plus redoutable que sa mentalité est primitive. C'est peut-être sa plus grande force.

2 juillet 1941.

La sonnerie crispante du téléphone. C'est le bureau central du groupe. Le sous-lieutenant Knoke est prié de se présenter immédiatement chez le patron.

Qu'est-ce que le Vieux peut bien me vouloir ?

Je boucle mon ceinturon et, vaguement inquiet, me dirige vers le bureau.

Devant la baraque basse, le capitaine Woitke, allongé dans un transatlantique, prend son bain de soleil. Je claque les talons. Il se lève, souriant, et me tend la main.

— Vous êtes affecté, à partir d'aujourd'hui, à la première escadre de chasse. Vous devez rejoindre aussi vite que possible la base de Husum, en Frise.

Une heure plus tard, je décolle, à bord de mon fidèle « N° 6 ». C'est le plus vieux coucou du groupe — un coucou trop fatigué pour servir encore au front. Je le conduirai à l'école de chasse de Werneuchen où il finira sa carrière comme appareil d'instruction.

A vrai dire, je suis déçu. J'espérais tant récolter mes premiers lauriers en Russie où les événements se précipitent. Mais à quoi bon récriminer, un ordre, c'est un ordre. Evidemment, je suis un des plus jeunes de tous les officiers de

l'escadrille et, probablement, le plus mauvais pilote. Alors, le Vieux a dû chanter mes louanges avec une telle éloquence qu'on m'a réclamé ailleurs. C'est

la méthode la plus élégante pour se débarrasser d'un poids mort.

Vers la fin de l'après-midi, je me pose à Werneuchen. Demain matin, je prendrai le train pour gagner Husum via Berlin et Hambourg.

Domage que Lilo ne soit pas à Berlin !

30 juillet 1941.

Pour l'instant, la première escadre de chasse ne consiste qu'en un seul groupe. Les deux autres seront constitués au cours des mois qui vont suivre.

Nous menons une existence très calme, très routinière. J'ai déjà participé à de nombreuses sorties, mais je n'ai pas encore vu un seul Tommy.

On m'a affecté à la 3e escadrille dont le chef vient, lui aussi, du front de Russie. Et lui aussi est mécontent d'avoir été « renvoyé » comme il dit, dans l'ouest où, en ce moment, il ne se passe rien.

Chaque jour, nous fournissons des patrouilles de couverture pour les convois de la marine de guerre qui circulent entre les ports de la Manche et du golfe d'Allemagne ^[4].

Parfois, les Anglais lancent contre ces convois de petites formations de Blenheim et de Beaufighter. Et de temps à autre, nous arrivons à en abattre un. Mais, dans l'ensemble, les combats aériens sont rares.

Nos appareils ont été équipés de réservoirs supplémentaires. Nous volons par n'importe quel temps. Peu à peu, nous acquérons une sorte de sixième sens qui nous permet de nous orienter au-dessus de la mer même dans le brouillard.

26 août 1941.

Vers 10 heures, l'adjoint du chef d'escadre, le lieutenant Rumpf, m'appelle au téléphone pour m'annoncer que mon autorisation de mariage vient d'arriver. Enfin !

Le grand patron me reçoit fort aimablement. Il m'accorde aussitôt la permission que je sollicite en bégayant, et met même à ma disposition le petit avion de tourisme réservé, en principe, aux déplacements officiels. Autrement, j'aurais été obligé de me taper plus de mille kilomètres en chemin de fer.

En partant sur-le-champ, je pourrai épouser ma petite Lilo après-demain matin.

Je décolle à midi et, après un tour de terrain, met le cap sur la salle des mariages. Qu'il fait bon survoler ce calme paysage d'été. Dans le ciel vibrant de soleil, des cumulus neigeux flottent majestueusement. Le moteur égrène vaillamment son chant modeste, si différent du vrombissement sonore du Messerschmitt. De temps en temps, je pique vers un champ où les paysans sont en train de moissonner, ou vers un lac où s'ébattent joyeusement des baigneurs bronzés. Décidément, il fait bon vivre !

Encore vingt-quatre heures, et je serrerai ma fiancée dans mes bras !

A 3 heures, je me pose à Prenzlau, refais le plein et repars — direction : le bonheur. A présent, le ciel est moins limpide. Encore vingt minutes, puis, une brusque averse s'abat sur l'appareil. Des rafales hargneuses me secouent durement, la visibilité diminue pour devenir pratiquement nulle. Manifestement, je n'arriverai plus aujourd'hui à Posen, ma seconde escale.

Inutile de vouloir tenter l'impossible. Lilo veut se marier avec un pilote vivant, et non avec un pilote transformé en bouillie.

Après une dernière hésitation, je change de cap. A 16 h 30, je me pose à Werneuchen sous une pluie battante.

27 août 1941.

J'avais l'intention de repartir dès potron-minet, mais à cause du temps détestable, la tour de contrôle ne m'autorise à décoller qu'à 9 heures. Il pleut toujours, la visibilité reste médiocre.

Je mets près de trois heures pour atteindre le terrain de Posen. A présent, les nuages traînent au ras des arbres, et la pluie s'est transformée en une sorte de cataracte. Le contrôleur, plus raisonnable que moi, ne veut pas me laisser partir. Il n'a pas tort, ce brave homme, seulement, je tiens à revoir Lilo ce soir, et non demain. Furieux, je tourne en rond dans la grande salle du mess. Nom de nom de sacré nom...

Enfin, le ciel referme ses écluses. Mais le contrôleur ne veut rien savoir.

— Attendez que les nuages se lèvent, répète-t-il, obstiné. Vous n'êtes pas trop mal ici, n'est-ce pas ? On s'arrangera pour vous trouver un lit, vous repartirez demain matin.

Sur le terrain, deux groupes d'élèves-pilotes ont repris l'entraînement quotidien. Les petits biplans décollent, font deux ou trois tours de terrain, atterrissent et décollent de nouveau. Je les observe distraitement. Soudain, j'ai une idée !

Je me hisse dans mon moulin, lance le moteur et roule jusqu'à l'entrée de la piste où un élève inscrit les départs de ses camarades dans un énorme registre.

Il me fait signe d'arrêter, s'approche et, comme mon visage lui est inconnu, me demande mon nom. Je lui explique que je veux seulement faire des essais de moteur au-dessus du terrain, et qu'il n'a pas besoin de me coucher sur son registre. Il voit alors mes galons et, très martial, claque les talons.

— A vos ordres, mon lieutenant !

J'ai du mal à ne pas éclater de rire.

Le gamin lève son drapeau vert. Je décolle, évolue pendant cinq minutes dans le ciel cotonneux et atterris. Comme je me présente de nouveau à l'entrée de la piste de départ, le garçon rectifie précipitamment la position et, toujours aussi solennel, brandit son drapeau. Je lui adresse au passage un bref signe d'intelligence.

Puis, j'arrache mon coucou et, carrément, prends la direction d'une colline boisée. La crête franchie, je descends jusqu'à une vingtaine de mètres du sol et mets le cap sur Lodz. Je ris tout seul en pensant à la tête que fera le contrôleur

de Posen quand il découvrira que je me suis sauvé.

Quelque cent kilomètres plus loin, je ne ris plus du tout. Les nuages, plus massifs que jamais, s'accrochent aux cimes des arbres, des trombes d'eau limitent de plus en plus la visibilité, des rafales assènent des gifles brutales à mon appareil qui titube comme un ivrogne. Je suis obligé de voler en rase-mottes. Dans les villages aux rues boueuses, des visages étonnés se lèvent vers moi.

Près de Kalisch, je découvre enfin la voie ferrée Breslau-Lodz. Je pousse un soupir de soulagement. Me voilà sauvé ! Je n'ai qu'à suivre les rails qui me conduiront, malgré ces satanés nuages, jusqu'au terminus de ce voyage impossible.

Pourtant, je ne me sens pas rassuré. Avec cette visibilité proche de zéro, un atterrissage forcé signifierait un appareil démoli avec une condamnation par le tribunal militaire à la clé. Ce serait un joli cadeau de noces ! Six mois de prison — au minimum — et la perte de mes galons.

On dirait que ça se lève ! En effet, les nuages remontent sensiblement, la pluie diminue et, bientôt, s'arrête. Décidément, il y a un Dieu pour les fous de mon espèce !

Encore quelques minutes, et je survole la petite ville de Sieradz. C'est là que mon paternel exerce, depuis l'occupation de la Pologne, les fonctions d'officier de police. Et c'est là que se trouve Lilo.

J'amorce une chandelle, puis, renversant l'appareil, pique sur la place du Marché. Au ras des toits, je rétablis, remonte, plonge de nouveau. Dans les rues, les passants s'attroupent pour observer et commenter les manœuvres insensées de ce pilote qui a dû perdre la raison. Au premier étage d'un grand bâtiment, la porte-fenêtre donnant sur le balcon s'ouvre brusquement, et je vois apparaître mes parents. Derrière eux, Lilo agit joyeusement son mouchoir.

Un dernier passage à toucher les pignons des vieilles maisons, puis, je repars en direction de Lodz où je vais me poser sur un terrain auxiliaire. J'ai la chance de trouver une voiture.

Une heure et demie plus tard, je serre Lilo dans mes bras. Quand je lui annonce que nous nous marierons le lendemain matin, elle n'arrive pas à le croire. Mes parents sont aussi surpris qu'elle. Comme toujours, j'ai oublié d'annoncer ma visite.

28 août 1941.

On dirait que la guerre a secoué nos chers fonctionnaires. En une seule matinée, nous avons pu liquider toutes les formalités. Et Dieu sait s'il y en a !

A 15 heures, Lilo et moi sortons de la salle des mariages.

Entre-temps, l'appartement de mes parents s'est transformé en exposition de fleurs.

Que dire du reste de la journée, sinon que nous sommes heureux, follement heureux.

29 août 1941.

Depuis quelques heures, je me balade de nouveau en plein ciel.

Après deux escales, à Francfort-sur-Oder et à Cassel, je me pose à 19 heures sur le terrain de mon escadrille. Bien entendu, les camarades me traînent aussitôt au mess pour me faire payer une tournée générale.

Un peu plus tard, juste avant la tombée de la nuit, les haut-parleurs se mettent à hurler : Alerte ! Quelques Blenheim rôdent le long de la côte. Nous décollons immédiatement, mais les Tommies restent introuvables.

Dire que j'ai failli oublier, durant ces trois jours, que nous sommes en guerre, et que je suis soldat.

1942 : MER DU NORD, NORVEGE ET HOLLANDE

1er janvier 1942.

A présent, je connais le golfe d'Allemagne et la mer du Nord comme ma poche.

J'ai à mon actif une bonne centaine de sorties, presque toutes par mauvais temps : missions d'escorte pour les convois de la marine, interceptions de bombardiers britanniques, quelques escarmouches sans résultat.

A l'ouest, la guerre se déroule au ralenti. Les bombardiers britanniques ne s'aventurent guère en plein jour au-dessus du continent. Notre travail n'est qu'une simple routine, ni plus dangereux ni plus facile que le travail d'un pilote civil. Nous faisons notre métier, consciencieusement mais sans enthousiasme. Quant aux victoires à remporter et aux décorations à décrocher, mieux vaut ne pas y penser. Seuls les chasseurs de nuit ont l'occasion de se battre.

Sur le front de l'est, par contre, la situation est devenue dramatique. La Wehrmacht, après avoir obtenu des succès extraordinaires, s'est heurtée à un ennemi invincible : l'hiver russe. Nos soldats insuffisamment équipés, souffrent et luttent avec un courage admirable. En Allemagne, les autorités s'efforcent de réunir en hâte tout ce que ces messieurs des bureaux ont oublié : couvertures, vêtements chauds, bottes fourrées, liquide antigel. Pourvu qu'il ne soit pas trop tard...

Je viens de recevoir des nouvelles du 52e groupe de chasse, ma première affectation. Plusieurs de mes anciens camarades sont morts. En revanche, le nombre des appareils russes abattus est devenu impressionnant. Le lieutenant L. de la 6e escadrille, et le capitaine S., chef de la 4e, totalisent chacun plus de cent victoires. Un de mes vieux copains de l'Ecole d'aviation, le sous-lieutenant Gentzen, s'est tué en décollant de la piste verglacée. Une heure plus tôt, il avait descendu son dix-huitième Rata.

Et dire que je ne fais plus partie de cette unité glorieuse ! Il y a de quoi s'arracher les cheveux.

Ici, le seul épisode intéressant est déjà vieux de plusieurs mois. L'automne dernier, on nous a envoyés, pour une huitaine de jours, dans la région de Kiel, sur la Baltique. Nous avons participé à des exercices combinés avec le cuirassé Tirpitz qui vient d'entrer en service. J'ai même fait un stage à bord du navire géant, comme officier de liaison.

8 février 1942.

Les îles de la Frise sont bloquées par les glaces. En plus de nos missions d'escorte, nous devons assurer le ravitaillement, le courrier, et, dans les cas

urgents, le transport des malades. Si c'est pour cela qu'on nous a soumis à ce régime forcené, pendant nos quatorze mois d'instruction !

10 février 1942.

L'ensemble de la chasse allemande sur le front de l'ouest est en état d'alerte renforcée !

Une partie de notre flotte de haute mer — les cuirassés Prince Eugène et Gneisenau, plusieurs croiseurs et torpilleurs — doivent incessamment quitter Brest pour gagner, par la Manche, une base norvégienne.

Les Anglais vont certainement faire l'impossible pour les empêcher de passer.

Au-dessus de la Manche, l'activité aérienne rappelle les journées fiévreuses de la bataille d'Angleterre. De l'aube jusqu'à la tombée de la nuit, nos formations surveillent le ciel entre les côtes britannique et française.

La flotte a pris la mer.

Il fait un temps épouvantable. Nous volons par principe plutôt que par conviction, car on ne voit pas à cinquante mètres. Dans la soirée, nous nous installons sur un terrain de la côte hollandaise, afin de nous rapprocher du théâtre des opérations.

11 février 1942.

Au début de la journée, le brouillard à couper au couteau interdit toute sortie. Vers 10 heures, la visibilité s'améliore légèrement. Pendant des heures nous restons en état d'alerte « assise ». Il faut que nous puissions décoller en l'espace d'une minute.

Sans cesse nous parviennent les rapports des bases de la Manche.

Malgré le crachin, les Tommies attaquent sans répit. Nos pilotes signalent des combats contre des Swordfish, avions-torpilleurs archaïques dont la plupart ne pourront probablement pas regagner le sol anglais. Les pertes britanniques doivent être extrêmement élevées. Une fois de plus, notre ennemi prouve son courage et sa ténacité.

Sur notre terrain, on se croirait dans les steppes de Sibérie. Une furieuse tempête de neige balaie les pistes, hurle autour des bâtiments, s'acharne sur les fenêtres et les portes. Certaines rafales atteignent la vitesse de 120 km/h.

On annonce la fin de l'état d'alerte. Par une tempête pareille, le commandement renonce à nous engager.

12 février 1942.

Les navires allemands ont atteint le détroit Douvres-Calais.

Avec une rage désespérée, les Anglais poursuivent leurs vaines attaques. Pas un seul de leurs appareils n'a pu arriver à bonne portée de nos bâtiments. En revanche, les grosses pièces des batteries côtières de Douvres ont enregistré plusieurs coups au but.

Sans le mauvais temps, nos forces navales n'auraient jamais réussi à forcer le passage.

Pour nous, il n'est toujours pas question de décoller. Des fenêtres du mess, on distingue à peine la piste principale.

13 février

A 10 h. 16, alerte ! Décollage immédiat !

Cinq minutes plus tard, l'escadrille tourne au-dessus du terrain enneigé et s'étage en formation de combat.

Dans la Manche, nos bâtiments subissent les attaques incessantes de l'aéronavale britannique. Les Anglais engagent leurs derniers avions-torpilleurs. Leurs pilotes savent qu'ils ne pourront regagner leur base par leurs propres moyens, et ils se battent avec un courage forcené.

Nous avons ordre d'intercepter une formation de Blenheim.

La visibilité est encore mauvaise. Nos regards se vrillent littéralement dans la brume. Au-dessous de nous, la mer est très dure, un chaos de lames verdâtres aux crêtes écumantes. Une flottille de dragueurs de mines avance péniblement, face au vent, ratissant avec ses appareils de détection le chemin que vont suivre les navires.

Notre chef d'escadrille lance deux fusées éclairantes pour se faire reconnaître. Les dragueurs ont en effet ordre de tirer sur tout avion non identifié qui s'approcherait d'eux.

Secoué par des rafales vicieuses, mon appareil file à quelques mètres des vagues affolées. Jamais encore, les eaux de la Manche n'ont eu cette teinte verte, glauque dans les creux, phosphorescente dans les pentes.

La tour de contrôle signale continuellement la position de l'ennemi. La voix du contrôleur faiblit à mesure que nous gagnons le large. Nous volons à présent depuis un quart d'heure. D'un instant à l'autre, nous allons apercevoir la formation britannique.

J'allume le collimateur et déverrouille mes armes. Dix secondes plus tard, sur la droite, des ombres émergent brusquement du brouillard.

Les voilà !

Aussitôt, d'un seul mouvement, nous virons sec. Chacun voudrait être le premier à déclencher la bagarre.

A côté de moi, le sous-officier Wolf, mon chef de section, balance ses ailes. Il se tourne vers moi. Je distingue nettement, à travers le plexiglass de nos hublots, l'éclat de ses dents dénudées dans un large sourire.

Les Blenheim sont au nombre de douze. Nous aussi. Cela fait un adversaire, et peut-être une victime, pour chacun de nous.

Le Tommy qui vient vers moi n'a pas encore eu le temps de réagir que je suis déjà en position de tir, bien aligné dans son sillage. Quand il s'en rend compte, il cabre et essaie de se réfugier dans les nuages.

Je m'élance derrière lui, l'encadrant toujours dans mon collimateur. Feu ! Calmement, j'enfonce les deux boutons du manche. A peut-être quatre-vingts

mètres devant-moi, mes traceuses pénètrent dans son plan gauche, dans le flanc du fuselage. Son appareil s'incline dans un virage serré que j'imiter immédiatement. Mes doigts appuient toujours sur les boutons de tir. Juste au moment où une gerbe d'étincelles jaillit du moteur gauche de l'Anglais, il amorce une chandelle et se jette dans un pan de nuages.

Un énorme fracas !

Des éclats traversent mon cockpit. Derrière ma tête, sur la droite, un grand trou. Une fraction de seconde plus tard, deux trous plus petits ponctuent mon aile gauche.

Le Blenheim, accroché à son hélice, semble planer dans les nuages. Je l'aperçois par une déchirure, ombre étrangement raccourcie par la perspective diagonale. Je lui expédie encore une brève rafale. Puis, la déchirure se referme, et j'entre à mon tour dans la grisaille.

Tout à coup, je me rends compte que mon hublot tressaille comme s'il allait s'envoler. Puis, je perçois une vague odeur de brûlé. Je commence à me sentir moins à mon aise.

Prudemment, je réduis les gaz et entame une descente progressive. Quelques secondes plus tard, je sors des nuages et, de nouveau, découvre la mer.

Alors, est-ce que mon appareil est en feu, oui ou non ?

Inquiet, je me retourne. Derrière moi à droite, une balle a arraché la fixation du hublot. La vitre arrière a éclaté. Dans mon dos, je sens la succion de l'air.

Quant à mon Blenheim, je l'ai perdu de vue. Je sais qu'il a durement encaissé. Mais avec un peu de chance, il pourra regagner la côte anglaise, tandis que moi, pauvre malheureux, je vais ou bien griller dans mon coucou ou bien me noyer dans cette mer verte.

L'odeur de roussi se fait de plus en plus intense.. Pourtant, le moteur tourne normalement. D'après les cadrans du tableau de bord, tout marche, tout fonctionne. J'ai beau écarquiller les yeux et me tordre le cou, je ne vois pas la moindre flamme. Alors, d'où vient cette odeur inquiétante ?

Je perds de précieuses secondes à dévider un chapelet de jurons bien senti. Puis, je me ressaisis et, par un large virage, prends le chemin du retour. En maintenant un cap de 100 degrés, je devrais atteindre la côte hollandaise.

J'ai l'impression d'être tout seul dans cet univers resserré entre le plafond très bas et la masse agitée de la mer. Je n'aperçois pas un seul de mes camarades, et la radio reste obstinément muette.

Les minutes se traînent lamentablement. Il est 11 h 26. C'est-à-dire que je tiens l'air depuis soixante-dix minutes.

Peu à peu l'odeur de roussi s'atténue. Par contre, le hublot se détache de plus en plus. Pourvu qu'il tienne encore un quart d'heure. D'après mes calculs, la côte devrait apparaître d'un instant à l'autre. Malheureusement, je ne suis pas très sûr de ma position. Et je n'ai qu'une confiance mitigée en ma boussole.

Je sursaute en voyant s'allumer l'ampoule rouge qui indique la limite de la réserve d'essence. Si je n'ai pas atterri d'ici dix minutes, c'est la panne sèche, et le grand plongeon.

Enfin la terre ferme ! Mais quelques secondes plus tard, je survole de nouveau un plan d'eau. Je ne comprend plus. Cette sacrée boussole...

Une autre terre. Est-ce une île ? Ça n'en a pas l'air. Je distingue, derrière les digues, plusieurs lacs aux berges à peine marquées. Je pousse un soupir de soulagement. Ce paysage sans relief, c'est la Hollande septentrionale.

Deux minutes plus tard, je me pose sur une des immenses pistes de Leeuwarden. Aussitôt, les rampants accourent. Mon coucou est dans un triste état. J'ai à peine besoin de repousser le hublot. Dès que je le touche, il se détache et tombe sur l'aile droite.

Juste derrière le cockpit, une partie du fuselage est éventrée. Le flanc droit porte plusieurs trous, aux bords noircis. Voilà sans doute l'explication de cette odeur de brûlé.

Dans la salle des rapports, mon regard s'arrête sur le calendrier. Nous sommes le 13 !

Toute ma vie, j'ai détesté cette date qui porte malheur. [5]

14 février 1942.

Un temps exécrable. Des fenêtres du poste de météo, je contemple mélancoliquement l'immense terrain que balaie la tempête de neige. On a mis à ma disposition un Messerschmitt 108 pour me permettre de rejoindre la base de Jever, mais il n'est pas question de décoller. Finalement, je téléphone au bureau de l'escadre. C'est le lieutenant Blume, l'adjoint du patron, qui me répond.

— Eh bien, mon vieux, qu'est-ce que tu fabriques ? On te croyait déjà en train de divertir les poissons. Tu es détaché, à partir d'aujourd'hui, au groupe de combat « Losigkeit », en qualité d'adjoint du commandant. Arrange-toi pour arriver au plus vite. Demain, le groupe de combat doit partir en Norvège.

Quelle magnifique surprise ! Dans ma joie, je me mets à bégayer.

— Qu'est-ce que tu dis ? hurle Blume. Je ne comprends rien. Dépêche-toi, mon petit vieux, décolle dès que le vent diminue.

Bien entendu, le vent ne diminue pas, mais alors, pas du tout. Indifférent à mon impatience, il continue à hurler, à gémir, à soulever des nuages de neige qui s'enfuient au ras du sol, comme des fantômes apeurés. Vers la fin de l'après-midi seulement, sa violence s'apaise. La masse compacte des nuages commence à s'effiloche, laissant passer quelques pâles rayons de soleil.

Un adjudant-chef pilote l'appareil qui me ramène à Jever. Je me cale confortablement dans mon siège et, fermant les yeux, m'efforce de ne penser à rien. J'ai déjà compris que, dans l'aviation de chasse, il faut profiter de chaque occasion pour resquiller quelques minutes de répit.

A Jever, je me présente aussitôt au bureau du groupe de combat qu'on est en train de former. La nouvelle unité devra assurer la protection de nos

navires jusqu'à leur base norvégienne. Ensuite, elle sera dissoute. Son chef, le capitaine Losigkeit, vient de rentrer, après un voyage plein de péripéties, du Japon où il avait été détaché, avant la guerre, comme instructeur dans l'aviation du Mikado.

Jusqu'à minuit, nous travaillons d'arrache-pied. La plupart des pilotes qui constitueront le groupe arrivent des écoles de chasse du Reich. Avec ces éléments renforcés par quelques vétérans, nous formons deux nouvelles escadrilles. Quant au personnel au sol, nous l'empruntons à la première escadre qui nous prête également sa 3e escadrille — la mienne — commandée par le capitaine Dolenga. Lorsque le groupe de combat aura rempli sa mission, la 3e escadrille retournera à Jever.

15 février 1942.

Au début de la matinée, quatre appareils de transport embarquent le personnel technique, l'équipement indispensable et une petite réserve de munitions. A 9 heures, ils s'envolent pour Oslo.

A 10 h 25, le groupe de combat proprement dit décolle à son tour. Notre première escale sera Esberg, au Danemark. Après un trajet rendu pénible par la mauvaise visibilité, le chef de groupe et moi-même nous posons les premiers, refaisons le plein et repartons immédiatement pour Aalborg.

Là, les choses vont se compliquer. Le terrain est couvert de neige fraîche. Les pistes, dégagées par les rampants, sont verglacées. Bordées de remparts de neige, elles ressemblent à des patinoires.

Comme je m'apprête à atterrir, un Junker 88 sur le point de se poser, fait une embardée et casse son train. L'appareil retombe sur le ventre, au beau milieu de la piste. Je l'évite par miracle.

Deux minutes plus tard, notre première escadrille se présente au-dessus du terrain.

C'est le moment de garder son sang-froid. Je reste dans mon coucou et, par radio, avertis nos pilotes de l'état de la piste et de la présence du Junker accidenté. A peine se sont-ils posés qu'arrive la 2e escadrille, et je dois recommencer à conduire les appareils, l'un après l'autre, à grand renfort de recommandations, de cris et de jurons. En ce moment, nous ne pouvons nous permettre d'immobiliser un seul avion. D'après ce que nous savons, il y aura de la bagarre en Norvège.

Mais où diable a bien pu passer la 3e escadrille ? Nous téléphonons à Esberg. On nous répond que la 3e, avec son chef, le lieutenant Eberle, a fait l'escale prévue et est repartie au grand complet, à 13 h 10.

Tout l'après-midi, nous attendons, de plus en plus inquiets. Nos recherches fiévreuses restent vaines. Eberle et son escadrille ont disparu en plein ciel.

La nuit est tombée quand nous recevons enfin un appel qui dissipe le mystère : par suite du mauvais temps, Eberle s'est égaré et, finalement, s'est posé avec son escadrille sur la glace qui recouvre le fjord de Lymph. Un seul appareil a été endommagé. Capotant à l'atterrissage, il a brisé la glace et s'est

enfoncé par le nez. Le pilote s'est noyé ; attaché sur son siège, la tête et les épaules dans l'eau, il n'a pu se dégager à temps. Ses camarades ont mis plus d'une heure pour ramener le corps sur la terre ferme.

16 février 1942.

Le mauvais temps qui persiste sur la Norvège méridionale nous cloue au sol.

Dans le fjord de Lymph, des tracteurs remorquent les appareils jusqu'à la plage, puis, les hissent jusqu'à un petit plateau d'où ils pourront probablement décoller.

17 février 1942.

Le temps est toujours aussi infect.

Eberle et ses pilotes viennent d'arriver à Aalborg. Il espère que son escadrille sera disponible dans deux ou, tout au plus, trois jours. Sur le plateau au-dessus du fjord, les mécaniciens travaillent jour et nuit pour remettre en état les trains d'atterrissage malmenés par la glace.

18 février 1942.

Au mess, il y a quelques caisses d'excellent bordeaux. Servi chaud et aromatisé à la cannelle, il nous aide à tromper l'ennui.

19 février 1942.

La 3e escadrille est de nouveau prête au combat. Mais le pauvre Eberle a des soucis. Il va être traduit en conseil de guerre.

La météo annonce pour demain une amélioration sensible. Pour ma part, je n'y crois pas. On a l'impression que cette tempête ne cessera jamais.

20 février 1942.

Les mécaniciens sortent les appareils de leurs abris camouflés. Sur les pistes, la neige continue à tourbillonner. Les hommes de la météo, eux, continuent à prédire le retour du beau temps. Les pilotes, frigorifiés, attendent dans leurs coucous en grommelant des jurons bien sentis.

Vers midi, un autocar les ramène aux baraques.

Et la météo, avec une obstination exaspérante, annonce toujours un ciel limpide !

Pour une fois, ces messieurs ne se seront pas trompés. A 15 heures, les nuages commencent à se lever. A 15 h 35, nous pouvons enfin décoller.

Pourvu que les Tommies n'aient pas profité de notre inactivité forcée pour envoyer nos bâtiments par le fond !

Nous survolons le Skagerrak, chaudron infernal de lames énormes aux crêtes déferlantes. Cinquante minutes plus tard, la côte abrupte de Norvège se dresse comme pour nous barrer la route. Pour traverser le fjord d'Oslo, nous

descendons au ras des vagues.

A une quarantaine de kilomètres au nord d'Oslo, dans un cirque de montagnes hostiles, est niché un terrain solitaire, profondément enneigé. C'est Gardermoen, escale rarement utilisée en temps de paix, promue depuis l'occupation allemande au rang de base auxiliaire.

24 février 1942.

Nous voilà encore bloqués depuis trois jours. La haute montagne au nord de la vallée reste invisible, escamotée par les nuages.

Ce matin, un Junker équipé pour le vol sans visibilité a décollé pour reconnaître les conditions atmosphériques au-delà de la première chaîne. Par radio, il annonce que « ça commence à se lever ».

Eh bien, allons-y ! On verra bien...

Le survol des montagnes de Norvège est aussi merveilleux que dangereux. Sommets qui atteignent presque 3 000 mètres, vallées profondément encaissées, torrents pris par le gel, forment un tableau à la fois grandiose et inquiétant. A l'ouest, des falaises verticales plongent jusqu'à la mer.

De nombreux appareils allemands se sont écrasés, au cours des semaines précédentes, dans ce désert de roche, de glace et de neige.

Après un trajet de quatre-vingt-cinq minutes, nous nous posons, avec nos dernières gouttes d'essence, sur le vaste terrain de Trondhjem.

Cette base est certainement unique dans son genre. Construite sur un plateau qui domine le port, elle se termine, du côté nord, par une profonde cassure, un à-pic vertigineux qu'entourent les eaux glauques du fjord. L'unique piste d'atterrissage, longue de huit cents mètres, large de trente, est tout juste suffisante. Pavée de cubes de bois, elle trace un ruban verglacé bordé de murailles de neige. Une véritable piste-suicide.

25 février 1942.

Le capitaine Losigkeit, le personnel du P.C. et moi-même nous installons dans une petite baraque située à quelques mètres au-dessus du terrain. Il fait un froid sibérien.

Cette nuit, le Prince Eugène, cuirassé de 36 000 tonnes, est entré dans le fjord. Gravement endommagé par une mine, le bâtiment sera remis en état dans les chantiers du port.

Pour nous, son arrivée signifie un surcroît de travail. De l'aube jusqu'à la tombée de la nuit, nos patrouilles surveillent l'espace aérien. Dans l'air glacial, leurs traînées de condensation se dessinent avec une netteté surprenante.

Nous nous attendons à des attaques massives. Les Tommies ne renonceront pas facilement à ce gros morceau.

Presque tous les navires qui ont franchi la Manche ont été touchés. Le Gneisenau, très mal en point, a dû se réfugier dans le port de Kiel.

26 février 1942.

A 13 h 12, nos postes de radar signalent l'approche d'un avion ennemi très rapide. Manifestement, il s'agit d'un appareil de reconnaissance.

A 13 h 15, je décolle, seul. A tout prix, il faut que j'intercepte ce gaillard.

Par une spirale interminable, je grimpe jusqu'à 8 000 mètres. La section de patrouille a reçu l'ordre de cercler au-dessus du Prince Eugène.

J'ai beau zigzaguer, regarder à droite, à gauche, le ciel est vide. Pas la moindre trace de l'Anglais. Les indications du contrôle au sol sont trop imprécises pour me guider. Après avoir vainement rôdé pendant quatre-vingt-cinq minutes, je me pose, furieux et déçu. Cette sortie pour rien m'a tout juste rapporté un début d'engelures aux pieds.

27 février 1942.

Cela fait la seconde fois que j'ai essayé d'attraper ce Tommy solitaire, et qu'il m'a filé entre les doigts.

28 février 1942.

Le sous-officier de service se précipite dans le bureau où je noircis des pages et des pages de rapport.

— Mon lieutenant, l'appareil de reconnaissance est revenu !

Je saute par la fenêtre et, pataugeant dans la neige, dévale le talus, vers la grande piste.

— Alerte !

Déjà, les mécaniciens s'affairent autour de mon zinc, arrachent les bâches, repoussent le hublot. Pendant que je m'attache sur mon siège, le moteur commence à chauffer.

— Prêt !

Le hublot se referme, les mécaniciens s'accroupissent sur les plans et se laissent glisser. J'ouvre en grand l'admission des gaz. Le moteur se met à hurler. Jaillissant derrière le fuselage, un haut tourbillon de neige m'accompagne jusqu'à la piste.

Vingt secondes plus tard, j'arrache l'appareil et commence aussitôt à grimper.

Aujourd'hui, le contrôleur est en forme. Avec une précision parfaite, il m'indique les positions successives de l'ennemi.

Comme hier et avant-hier, l'Anglais franchit la côte à Christiansand. Altitude 8 000. Je vais mettre dix-huit minutes pour grimper jusqu'à lui.

— Indien dans Berta-Kurfürst. Hanni huit-zéro. Comment va Victor ? crie la voix du contrôleur.

Ce qui signifie en langage normal : appareil de reconnaissance ennemi dans le carré B-K de la carte. Altitude 8 000. Est-ce que vous m'entendez bien ? Je réponds aussitôt :

— Victor excellent ! (Je vous entends parfaitement).

Si le contrôle ne s'est pas trompé, je dois apercevoir mon gibier d'un instant à l'autre. Malheureusement, des volutes de brume gênent considérablement la

vue. J'écarquille les yeux, je tourne la tête à droite, à gauche, toujours rien.

— Indien maintenant dans Berta-Ludwig ! Nom d'un chien, où se cache-t-il, cette oiseau fantôme !

Pour éviter un nuage, je vire sec, vers la droite. Tout à coup, je sursaute. A quelques mètres au-dessus de moi, plane un Spitfire. Je distingue nettement la cocarde aux couleurs britanniques, grande comme une roue de chariot.

Brutalement, je cabre et monte en chandelle. Cette fois, il ne m'échappera pas !

L'Anglais m'a vu, lui aussi. Dérapant sur l'aile, il fonce pour passer sous mon ventre.

J'enfonce la manette des gaz et lance mon coucou dans un virage serré au maximum. Surtout, ne pas le perdre de vue ! Des deux mains, je tire sur le manche. Un poing géant me repousse dans le creux du siège, une vibration intolérable passe devant mes yeux...

Le voilà encore ! Lancé au maximum de puissance, il pique, presque à la verticale, vers l'ouest, en direction de la mer. Aussitôt, je bascule et me lance à sa poursuite. Le moteur tourne à une allure affolante. Comme j'allume le collimateur, je me rends compte que mes ailes commencent à vibrer.

Je déclenche le tir avant même d'être à bonne portée. Pour augmenter la vitesse, je ferme les volets du radiateur. Tant pis si le moteur saute !

Comme une flèche, le Spitfire file vers le sol. Malgré mon énervement, je ne puis m'empêcher d'admirer l'élégance de sa silhouette, et aussi le cran de son pilote.

6 000 mètres ! Je le tiens dans mon viseur. Comment résister à la tentation de lui envoyer une rafale !

5 500 mètres ! La distance est encore trop grande, au moins 300 mètres.

4 000 mètres, 3 000, 2 000... mon moteur va se mettre à griller... notre piqué frise de plus en plus la verticale, il n'y a rien à faire, le Spitfire est trop rapide. La distance, au lieu de diminuer, augmente sans cesse. J'ai l'impression que ma tête va éclater. Des craquements douloureux crépitent dans mes oreilles. J'ai arraché le masque à oxygène, et je sens l'acre odeur du glycol surchauffé. Les radiateurs sont en train de bouillir ! Et le badin indique toujours 800 km/h.

A 1 000 mètres, l'Anglais récupère lentement de son piqué. L'un derrière l'autre, nous passons en trombe sur les champs de neige de la chaîne côtière. Je serre les dents en constatant que mon vieil « Emile » reste lamentablement à la traîne. Evidemment, c'est un vétéran, un rescapé de la campagne de Pologne, alors que le Spitfire, racé, flambant neuf, représente certainement le dernier cri en matière de perfectionnements modernes.

Comme nous débouchons au-dessus de la mer, j'abandonne la vaine poursuite. La rage au cœur, j'ouvre les volets du radiateur et amorce un large virage pour regagner la côte. L'Anglais n'est plus qu'un minuscule point noir au ras de l'horizon. Bon voyage, mon ami, et que les vents de la mer du Nord

te soient favorables ! A bientôt, sans doute...

L'hélice au pas, je m'engage entre les parois abruptes du fjord dont la beauté sauvage me console quelque peu de ma déconvenue.

L'atterrissage sur la patinoire qu'est la grande piste n'a rien de drôle. Quand l'appareil a enfin fini de valser, je me rends compte que je tremble, de fatigue, de froid, d'énervement. Au fond, ce n'est pas étonnant : ce piqué insensé aurait ébranlé les nerfs d'un hippopotame.

Un cognac, en vitesse !

4 mars 1942.

Voilà trois jours que « mon » Tommy n'est pas revenu. Le commandant offre une bouteille de vrai Hennessy, un véritable trésor, à celui qui va le descendre. C'est certainement une prime alléchante, mais, pour moi, cette histoire est devenue une question d'amour-propre. Trois fois déjà, j'ai essayé d'abattre ce garçon qui a l'air de nous narguer. Il faut que la quatrième soit la bonne !

5 mars 1942.

Une agitation soudaine dans la baraque centrale : « L'Anglais revient ! » Même le standardiste se passionne pour ce gibier insaisissable.

Un saut par la fenêtre, une vingtaine de bonds dans la neige, et je me hisse dans le cockpit de mon « Emile ». Quelques secondes plus tard, je décolle.

13 h 02. De toute la puissance de mon brave moteur, je me visse dans le ciel limpide.

13 h 10. A 5 000 mètres, je mets le masque. Mon Dieu ! qu'il fait froid !

Indien dans César-Ida, Hanni sept-zéro ! [6]. Victor, Victor [7] , dis-je, tout en claquant des dents.

— Indien maintenant dans César-Kurfürst. Puisque l'Anglais se promène à 7 000 mètres, je vais monter à 8 000 afin de m'assurer l'avantage.

— Indien dans Berta-Ludwig !

C'est bien ce que je pensais. Il tourne vers l'extrémité nord de la baie, où sont embossés nos navires.

Me voilà à 8 000 mètres. Systématiquement, je scrute le ciel vierge de nuages. Bientôt je découvre, sur ma gauche, un point noir qui semble planer au-dessus d'un champ de neige. Pas de doute, c'est mon Spitfire. Traînant un court filet de condensation, il vire pour se rapprocher du fjord. Arrivé à la verticale de son objectif, il décrit deux cercles complets. Manifestement, il prend des photos.

J'en profite pour me placer au-dessus de lui. Absorbé par son travail, il ne me voit pas. Quelques secondes plus tard, il reprend la direction de l'ouest.

Ouvrant en plein l'admission des gaz, je déverrouille mes armes et dévale sur lui. Transformant les 1 000 mètres d'altitude supérieure en vitesse supplémentaire, j'arrive en un clin d'œil derrière lui, cette fois à bonne portée. D'une pression violente, j'écrase la détente de mes canons. Comme attirés par

un aimant, mes obus s'enfoncent dans son fuselage. Des lueurs spasmodiques s'allument derrière son hublot.

Surpris, l'Anglais se lance dans une succession de virage échevelés. Mais je ne le lâche plus. A grands coups de palonnier, je réussis à le maintenir dans mon collimateur.

Il dérape, tombe, se rétablit 500 mètres plus bas. A présent, il dévide un léger panache de fumée. « Il dessine », comme nous disons en jargon de pilote. Le panache grossit... je tire toujours-Tout à coup, quelque chose de visqueux claque sur mon hublot. De l'huile ! Je pousse un juron : ma vitre avant est devenu opaque, je n'arrive plus à voir le Spit blessé qui va peut-être s'échapper...

Non de nom de sacré nom ! Pourtant mon moteur tourne normalement, et la pression d'huile reste constante. Probablement le liquide gluant qui me prive d'une victoire certaine provient des radiateurs crevés du Spitfire. J'oblique légèrement vers la droite afin d'observer l'Anglais par les vitres latérales.

Il s'éloigne de plus en plus lentement, mais enfin, il tient encore en l'air. Le panache de fumée est devenu imperceptible. On dirait qu'il va s'en tirer.

Comme je continue à pester, j'entends dans les écouteurs une voix goguenarde :

— Alors, mon petit vieux, t'as encore fait chou blanc ?

Mon ami Dieter, officiellement le lieutenant Gerhard, monte vers moi et vient se placer sur ma gauche. Je lui explique la situation.

— Ne t'en fais pas. Je vais l'achever, me crie-t-il.

Lancé à toute vitesse, il arrive rapidement dans la queue du Spit blessé. Une seule gerbe, et le plan droit de l'Anglais se détache. Tournoyant comme une feuille morte, l'appareil s'abat.

J'éprouve une sensation bizarre. Ce pilote qui traversait la mer du Nord pour venir se promener au-dessus du fjord, tout seul, au nez et à la barbe d'une escadre entière, au fond, je l'admire. Est-il vivant ? Si oui, qu'est-ce qu'il attend pour sauter ?

Le Spit, boule de feu qui roule sur elle-même, fonce vers un champ de neige. Encore quelques secondes, et il va s'écraser, réduisant en bouillie le corps du pilote.

Affolé, je me mets à hurler :

— Saute, pour l'amour du ciel, saute donc ! Comme si le malheureux pouvait m'entendre !

Je tremble, je sens une aigre nausée monter dans ma gorge... Cet Anglais, c'est un soldat, comme moi, un aviateur qui aime son métier, tout comme moi. Peut-être a-t-il aussi une femme, comme moi...

— Saute, mon vieux, saute donc !

Alors, je vois un corps se détacher des flammes, décrire une cabriole, puis, planer sous une corolle blanche qui l'emporte doucement vers la montagne.

Mon angoisse fait place à une joie totale... Enfin, nous avons eu notre

premier English.

Dieter et moi, nous nous partageons la bouteille de cognac. Nous buvons à la santé de la chasse, arme noble entre toutes, et au sauvetage de notre Tommy. Puis, Dieter s'envole, à bord d'une « cigogne » [8] munie de skis, pour aller le chercher, au fond d'une vallée voisine. Je suis content de voir que l'Anglais est aussi sympathique que Je l'avais imaginé : un grand garçon nonchalant, lieutenant dans la R.A.F. Lui aussi a besoin d'un cognac. Il sourit en apprenant que toute la bouteille lui était dédiée.

6 mars 1942.

Ce matin, alors que personne ne s'y attendait, arrive l'ordre de rentrer immédiatement en Allemagne. Ça tombe bien ! Hier soir, au mess, nous avons liquidé un nombre respectable de bouteilles, et nous avons tous plus ou moins mal aux cheveux.

Vers midi, atterrit une escadrille d'avions d'assaut qui doit nous relever.

Nous décollons par un temps magnifique et mettons le cap au sud. En tête de notre formation, vole un bimoteur Messerschmitt 110, équipé du dispositif de pilotage automatique et d'un radar. Nous allons faire le trajet jusqu'à Oslo-Fornebu sans escale. C'est le parcours maximum pour nos appareils dont les réservoirs n'ont qu'une capacité très limitée.

De nouveau, j'admire sans me lasser ces merveilleuses montagnes avec leurs glaciers gigantesques, leurs gorges profondes, leurs falaises dont la base baigne dans la mer. Parfois, je m'amuse à compter les innombrables îlots rocheux qui émergent à quelques encablures de la côte.

Mon moteur tourne au régime de croisière, égrenant son chant rassurant, mais aussi monotone. La radio reste muette. Je dois lutter contre rétourdissement qui me gagne. Ce maudit bordeaux qui alourdit la tête...

Nous survolons la chaîne sauvage de Roros. Que ce pays est beau ! A condition de ne pas avoir de panne. L'idée de se poser sur ces pentes abruptes, ou de sauter en parachute pour se fracasser contre ces parois, n'a rien de réjouissant.

Avec une certaine inquiétude, je constate que la jauge d'essence fait des siennes. Elle doit être dérégulée. Si elle fonctionnait normalement, j'aurais consommé le triple de la quantité de carburant prévue. Or, je sais que le régime de mon moteur est extrêmement économique. Il va falloir que je fasse remplacer cette jauge.

Opérant d'une main, je prends quelques photographies que je vais envoyer à Lilo. Eh oui, Lilo... il y a quelques semaines, elle s'est installée à Tiibingen, chez une de ses tantes. Bientôt, elle aura un bébé. Je le sais depuis le 10 août de l'année dernière, cela fait donc huit mois. Dire que je ne serai même pas auprès d'elle pour la naissance de notre enfant. Et Dieu sait quand je reverrai ma femme, quand je pourrai embrasser mon fils, car, bien entendu, ce sera un fils...

Ça, par exemple ! L'ampoule rouge qui indique la limite de sécurité du

réservoir vient de s'allumer.

Mais, voyons, c'est impossible ! Il y a à peine trente minutes que nous avons décollé !

Arraché à ma rêverie, je remarque une forte odeur d'essence. C'est charmant ! Vais-je être obligé de me poser ici, dans ce désert de neige ?

Par radio, j'avertis le capitaine Losigkeit :

— Jumbo 1, ici Jumbo 2, Jumbo 1, ici Jumbo 2 : j'ai une fuite de réservoir ou de l'arrivée d'essence. Plus de jus, serai forcé d'atterrir dans cinq minutes.

Le patron répond par un chapelet de jurons. Je sais qu'il ne peut rien pour moi, et qu'il en souffre. Les camarades me souhaitent bonne chance, (en employant un terme moins académique). Ils ne peuvent guère s'attarder. Pour eux aussi, chaque minute est précieuse. Je me racle la gorge.

— Jumbo 2 quitte la formation. Terminé ! dis-je, d'une voix que je voudrais plus ferme.

Je n'ai pas une seconde à perdre. Il faut que je trouve un endroit approprié avant l'arrêt du moteur. Et ce ne sera pas facile.

Pour l'instant, les montagnes que je survole se dressent encore à près de 2 000 mètres. Vus d'en haut, les champs de neige paraissent parfaitement plats et lisses. Mais en descendant, je me rends compte qu'en réalité, ces vastes étendues sont parsemées de blocs de granit et coupées de nombreuses crevasses. Me poser sur ce terrain accidenté équivaldrait tout simplement à un suicide.

Sauter en parachute ? Il ne faut pas y songer. Impossible de prévoir où je serai emporté. Sans compter que je ne me vois pas errer dans ce chaos nordique sans mon manteau de cuir, au col de fourrure. Or, ce vêtement est enfoui quelque part au fond de l'appareil. Je ne pourrais jamais l'atteindre avant de sauter.

A présent, je ne sens plus du tout les effets de l'alcool. Je suis parfaitement lucide. Pourvu que cette lucidité serve à quelque chose !

Devant moi, une langue de glacier descend doucement vers un petit lac couvert d'une couche de glace et de neige. Quelle peut être l'épaisseur de cette couche ? Tiendra-t-elle ?

Je n'ai pas le choix. Il faut qu'elle tienne !

Les dents serrées, j'amorce mon atterrissage. Si je réussis à poser l'appareil très doucement, juste au pied de cette langue glaciaire...

Couper les gaz... baisser les volets... sortir le train... Un choc atténué, les roues touchent le sol, s'enfoncent dans la neige qui jaillit en un geyser étincelant. Un craquement, le train d'atterrissage a dû céder. Pendant une bonne centaine de mètres, l'appareil glisse sur la glace sonore. Enfin, il s'immobilise. Je repousse le hublot, saute sur l'aile, me penche dans l'intérieur. Cinq secondes plus tard, je me redresse, le lourd manteau sur le bras, la serviette bourrée de papiers à la main. Sous le ventre de mon malheureux avion, la glace gémit et craque. Je me précipite vers la berge et, d'un bond, escalade un rocher.

Que c'est bon de sentir sous ses pieds ce cher vieux plancher des vaches ! b Ouf ! J'ai eu chaud. Mes jambes flageolent, et j'ai beau me raidir, je suis obligé de m'asseoir dans la neige. Instinctivement, j'évoque le souvenir des nombreux pilotes qui se sont cassé les reins en tentant un atterrissage forcé dans cette région sauvage.

Je consulte ma montre : 15 heures. Dans une heure, les autres se poseront à Oslo et organiseront une caravane de secours. A quelques kilomètres près, ils savent où me chercher. Mais ils ne pourront guère arriver avant demain matin.

Avant d'atterrir, j'avais remarqué, à l'ouest du petit lac, une gorge profondément encaissée, allant du nord au sud. Peut-être mène-t-elle quelque part. Après avoir enfilé mon manteau, je me mets en route. C'est à pleurer de rage. Il y a un quart d'heure, je volais, libre et léger comme un oiseau, et me voilà forcé de patauger péniblement dans la neige. Après une éternité, — c'est long, cinq cents mètres, quand on enfonce à chaque pas jusqu'à la taille, — j'arrive au bord de la gorge. Sur le versant opposé, quelque trois cents mètres plus bas, passe une route. Malheureusement, elle est déserte. De toute façon, je ne pourrais pas l'atteindre. Il faudrait être un alpiniste de grande classe pour descendre dans la paroi verticale qui s'enfonce à mes pieds sur sept ou huit cents mètres.

Résigné, je reprends le chemin du lac. Mon appareil repose, bien à plat, sur la glace. J'espère que la couche est assez solide pour supporter, en plus, mon propre poids. Si je ne veux pas mourir de froid, je dois passer la nuit à l'abri, c'est-à-dire dans le cockpit.

Je commence à avoir faim. Au fond d'une poche, je découvre deux petites tablettes de chocolat et quelques cigarettes. Cela me permettra toujours de tenir jusqu'à demain.

Déjà, le soleil se couche. J'ouvre mon parachute et m'enveloppe dans les pans de soie. Puis, je me cale sur le siège et referme le hublot.

Au-dessus de ma tête, défile un lent cortège de nuages argentés. Peu à peu je m'assoupis.

7 mars 1942.

Je me suis réveillé à plusieurs reprises. Chaque fois, j'ai fait en courant le tour de l'appareil pour ranimer la circulation dans mes bras et jambes engourdis par la position inaccoutumée. Décidément, ce cockpit manque de confort.

Depuis minuit, il neige. Ce n'est pas comme en Allemagne où les flocons tombent doucement, en dansant. Ici, c'est une masse serrée, presque compacte. Ce matin, mon pauvre Messerschmitt disparaît sous le linceul humide. Seuls l'empennage et une pale de l'hélice émergent encore.

A présent — c'est-à-dire à huit heures du matin — il neige moins fort. Assez cependant pour réduire la visibilité à tout au plus cent mètres. Ce qui signifie que les secours ne me parviendront pas par la voie des airs. Et même si les camarades m'expédient un groupe de skieurs, il n'est pas sûr que les

sauveteurs me trouvent, dans ce paysage chaotique. De toute façon, je peux seulement attendre sur place. Si je voulais essayer de regagner la civilisation par mes propres moyens, je m'égarerais à coup sûr.

Je grignote un morceau de chocolat. Un peu plus tard, je mâche une cigarette ; premièrement, je ne fume pas, deuxièmement, je n'ai pas d'allumettes. Ce n'est pas très bon, mais cela apaise la faim.

Je reste dans l'appareil où il fait quand même moins froid que dehors. De temps en temps, je sors pour me dégourdir les jambes.

Comme je tripote distraitemment le tableau de bord, je constate que l'installation électrique est intacte. J'en profite pour tirer quelques brèves rafales de mes deux canons. L'écho des détonations se répercute longuement. On doit l'entendre à plusieurs kilomètres.

Les heures s'écoulent avec une lenteur désespérante. Je mâche une seconde cigarette, puis une troisième. Peut-être la nicotine endormira-t-elle mon estomac qui crie famine.

Vers 2 heures de l'après-midi, le vent fraîchit brusquement. Le paysage devient de plus en plus sinistre. Je tire encore deux ou trois rafales pour attirer l'attention de la colonne de secours, si elle s'est mise en route. Lorsque la nuit sera totale, je pourrai utiliser mes traceuses dont les gerbes orange doivent se voir de loin.

L'attente est interminable. Déjà l'obscurité commence à engloutir le paysage.

La soie du parachute est douce comme une robe de femme. Une pensée charmante, très poétique, mais qui ne peut me faire oublier le fait que, depuis des heures, je grelotte lamentablement. Le tabac, au goût à la fois acré et doucereux, me donne la nausée.

Je voudrais dormir...

8 mars 1942.

Il est déjà midi. La neige a cessé de tomber. Et j'ai l'impression qu'il fait moins froid.

Tout de même, ils ne peuvent plus être loin, à présent. Tous les quarts d'heure, je déclenche le tonnerre rageur de mes canons. S'ils ne m'entendent pas, c'est qu'ils sont sourds !

Vers 16 heures, je sursaute et me frotte les yeux. Etait-ce un chien ? Quelques secondes plus tard, un magnifique setter au poil roux et blanc accourt en aboyant. Derrière lui, arrive un lieutenant de chasseurs alpins qui m'aide à m'extirper de mon appareil.

9 mars 1942.

La même nuit encore, une puissante voiture m'a conduit à Oslo.

Je me présente au bureau central de la Marine, puis, me traîne jusqu'à l'hôtel où l'on m'a réservé une chambre.

Je dors comme une souche jusqu'à midi. Au début de l'après-midi, je

partirai avec un appareil de transport qui me déposera à Aalborg où le groupe de combat est, une fois de plus, immobilisé par le mauvais temps.

10 mars 1942.

Les camarades m'ont fait un accueil délirant, et copieusement arrosé. Tout le monde s'extasie devant le setter que les chasseurs alpins ont bien voulu me vendre. Il s'appelle Turitt, d'un nom norvégien emprunté à la mythologie nordique.

Quelques minutes avant midi, nous nous posons à Jever, notre ancien terrain de Hollande. Le groupe de combat sera dissout. Dieter Gerhard et moi retournons dans notre escadrille.

21 juin 1942.

Depuis mon retour de Norvège, l'escadrille a fait plus de mille sorties au-dessus des eaux grises du golfe d'Allemagne.

Tous nos pilotes sont de vieux renards et des types épatants.

Le chef, appelé familièrement le Vieux, est le capitaine Dolenga dont je suis l'adjoint, c'est-à-dire l'homme-à-tout-faire. Notre officier technique est mon ami Gerhard. Son adjoint, le sous-lieutenant Steiger, un grand garçon très blond, très élégant, vient d'abattre son premier Blenheim. Il y a encore trois adjudants-chefs, titulaires de la Croix de Fer de première classe depuis la bataille d'Angleterre, deux adjudants spécialistes des missions d'escorte maritime, et un sergent qui, au début de la guerre, était dans l'infanterie.

Mon mécanicien, le caporal Arndt, drolote officiellement mon zinc et, à titre privé, la ménagerie de l'escadrille : le chien Turitt, pomponné et gâté comme une vedette de cinéma, la guenon Fips qui manifeste des tendances anarchistes et vient de voler, au cours d'une cérémonie, la casquette du colonel, et les deux moutons dont les côtes seront servies le soir de Noël.

Tout ce petit monde vit en commun, dans un univers hermétique dont le centre et la raison d'être est le terrain.

23 juin 1942.

Depuis hier soir, je suis détaché, avec une section de l'escadrille, à un autre terrain, également situé en Hollande. Au point de vue tactique, je dépends directement de la division aérienne qui va mettre en service, d'ici quelques jours, le poste de contrôle au sol le plus moderne du monde.

Au cours de la nuit, nos avions ont été équipés de postes radio à ondes ultra-courtes.

A moi l'honneur de procéder aux essais techniques et tactiques du « procédé Y », la nouvelle méthode de direction, par le contrôle au sol, des appareils de chasse.

Au point de vue technique, le procédé Y signifie une amélioration considérable des communications radio entre le chasseur et le contrôle,

surtout à grande distance.

Au point de vue tactique, le contrôle sera en mesure de situer et de diriger immédiatement les formations qui ont pris l'air.

Le nouveau poste de contrôle est installé dans un monstrueux abri souterrain dont l'épaisse couche de béton résiste aux bombes les plus lourdes. Au centre de la pièce principale, sur une paroi de verre de quelque 300 mètres carrés, est tracée une carte des Pays-Bas.

Derrière cette paroi, sur une estrade, sont assises des « auxiliaires féminines », la tête enserrée du cintre qui supporte l'écouteur. Les postes de radar échelonnés le long de la côte leur signalent les incursions de l'aviation ennemie, la position et la direction de ces forces. Par un moyen de projection lumineuse, elles reportent ces indications sur la carte divisée en carrés. D'autres auxiliaires enregistrent la position de nos propres formations de chasse, situées grâce au procédé Y, et la reportent également sur la carte.

Devant la paroi de verre, se dresse une seconde estrade équipée de microphones et d'un tableau qui permet de passer sur-le-champ d'une fréquence à une autre. C'est de cet observatoire que chacune de nos formations est dirigée séparément par un contrôleur dont les ordres sont transmis directement par ondes ultra-courtes. Les renseignements portés sur la carte donnent ainsi à chaque instant une image exacte de la situation.

Dominant le tout, le « trône » du commandant de la division aérienne, qu'assistent le chef des opérations et celui du service des renseignements. Un immense tableau de contrôle combiné avec un petit standard téléphonique permet de centraliser toutes les liaisons radio, béline et téléphoniques de la région divisionnaire. Un bureau voisin transmet au grand patron les observations des postes de météo, après en avoir traduit le jargon scientifique en indications nettes et compréhensibles.

Au-dessus de cette salle, deux étages abritent les directions techniques et tactiques, ainsi que le service du personnel.

Quelque mille officiers, sous-officiers, soldats, ingénieurs, météorologues, et une centaine de (plus ou moins) jolies filles assurent le fonctionnement du centre de contrôle, vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Les pilotes de chasse — ceux qui se battent — ont déjà trouvé un surnom pour cette véritable usine. Ils l'appellent « la Pieuvre ».

18 août 1942.

Au cours des deux mois précédents, j'ai accompli plus de deux cents vols d'essais. Parfois, ces sorties ont failli se terminer par une catastrophe. Plusieurs fois, nous avons été pris en chasse, au-dessus de l'embouchure de l'Escaut, par des formations largement supérieures de Spitfire. Je ne sais pas très bien moi-même comment nous avons toujours réussi à leur échapper.

Les résultats obtenus avec le procédé Y sont extrêmement encourageants. Bientôt, tous les appareils de chasse engagés sur le front de l'ouest seront équipés de postes à ondes ultra-courtes.

En outre, on va entreprendre la construction d'autres centrales de contrôle au sol, à Stade, Metz, Munich, Vienne et Berlin.

Manifestement, le Haut Commandement de la Luftwaffe s'attend, depuis l'entrée en guerre des Etats-Unis, à une intensification des attaques aériennes contre le territoire du Reich.

2 octobre 1942.

Il y a quelques mois, nos Messerschmitt 109 E ont été remplacés par une version améliorée, le 109 F. Il y a quelques jours, nous avons vu arriver les premiers appareils de la série G. Ils représentent un progrès énorme. Le Me 109 G, surnommé « Gustave », est nettement supérieur au Spitfire.

En une seule sortie, le fameux capitaine Marseille, à bord d'un « Gustave » a abattu seize Spitfire. Un chiffre qui se passe de commentaires.

Il y a environ un mois, Marseille reçut, des mains du Führer, les brillants pour les feuilles de chêne et glaives de sa croix de chevalier, à l'occasion de sa 150e victoire dans le ciel d'Afrique.

Et puis, le 30 septembre, Hans-Joachim Marseille a trouvé la mort au-dessus d'El Alamein. Il venait de descendre son 158e adversaire quand, brusquement, son « Gustave » prit feu. Il essaya de sauter, mais fut projeté, par le vent, contre l'empennage. Des camarades qui assistèrent à sa chute le retrouvèrent, mort, dans les dunes brûlantes du désert...

Or, aujourd'hui, quelques heures après l'annonce de mort de Marseille, s'est produit un accident bizarre.

Vers midi, je m'étais envolé, escorté par l'adjudant Wencker, pour tenter d'intercepter un Mosquito de reconnaissance qui se promenait dans la région d'Oldenbourg.

Wencker volait derrière moi, légèrement plus bas. Comme nous arrivions à l'altitude de 4 000 mètres, je constatai tout à coup qu'il avait disparu.

Je l'appelle, à plusieurs reprises. Pas de réponse.

Soudain, j'aperçois, au beau milieu de la lande, un brasier surmonté d'une fumée noire. Pas de doute, c'est l'appareil de Wencker.

Le Mosquito a repris le chemin de l'Angleterre sans me laisser le temps d'arriver jusqu'à lui. Je fais demi-tour et fonce vers notre base.

Comme après l'atterrissage, je me hisse hors du cockpit, je crois rêver. A côté de mon coucou, tendant la main pour m'aider à sauter, Wencker rit de toutes ses dents. Puis, il m'explique le mystère. Son appareil, tout comme celui de Marseille, a brusquement pris feu. Seulement, mon coéquipier, plus heureux que l'as de la campagne d'Afrique, est arrivé au soi sain et sauf.

D'après ce qu'il me dit, les flammes ont jailli du moteur qui, cependant, continuait à tourner. C'est à ne rien y comprendre.

Dans la soirée, la 4e escadrille perd un Gustave pour la même raison : incendie de moteur. Et nous apprenons que d'autres formations signalent des accidents semblables.

J'examine mon zinc avec une certaine méfiance. Est-ce que lui aussi me

jouerait un tour de cochon ?

31 octobre 1942.

Mon chef direct, le capitaine Dolenga, a passé à la chasse de nuit. Je prends le commandement de l'escadrille.

Malgré le temps exécrable, nous escortons depuis les premières lueurs de l'aube les petits convois de la Kriegsmarine. Travail fastidieux que nos trois patrouilles assurent à tour de rôle.

Quelques minutes après 14 heures, alerte : une formation de Blenheim attaque le convoi dont la patrouille de service a la charge. Je décolle aussitôt, emmenant le sous-lieutenant Gerhard comme coéquipier.

Au-dessus de la mer, mes pilotes sont déjà en pleine bagarre. Le chef de section réclame impatiemment des renforts. Dans quelques minutes, ses appareils, à court d'essence, seront forcés de rompre le contact.

Nous mettons exactement dix minutes pour atteindre le convoi. Un kilomètre plus loin, en direction du nord, les camarades engagent furieusement quatre Blenheim. Juste au moment où j'arrive à portée utile, un des Anglais prend feu et, après un virage trop serré, s'abat dans l'eau. Les trois autres ne demandent pas leur reste. Dégageant de tous les côtés, ils tentent de se réfugier dans un banc de brume flottant à peut-être 1 200 mètres. Les deux premiers y parviennent, mais le troisième a trop hésité à amorcer son renversement. Une légère correction, et le voici qui s'encadre dans mon collimateur. A peine a-t-il encaissé ma première bordée que son moteur droit s'enflamme. Un ourlet rouge feu court le long de son aile, jusqu'au fuselage. L'Anglais cabre sec et, lancé en chandelle, s'enfonce dans la brume. A travers la grisaille je distingue encore un reflet rougeoyant qui s'éloigne en titubant.

De retour au terrain, j'apprends qu'une de nos vedettes a signalé la chute d'un Blenheim dans le carré A-Q de la carte, c'est-à-dire à quelque cinq kilomètres de l'endroit où j'ai vu disparaître mon adversaire.

6 novembre 1942.

A midi, le centre divisionnaire téléphone : deux Mosquitos viennent de franchir la côte. Cinq minutes plus tard, le lieutenant Kramer, notre contrôleur attitré, m'appelle à son tour.

— Pouvez-vous décoller, malgré le mauvais temps ?

Sans même réfléchir, je réponds par la négative. Les nuages plafonnent à trente mètres. De la fenêtre de mon bureau, je vois à peine le bord opposé du terrain.

Kramer n'insiste pas et raccroche. Il sait bien que j'ai raison. Depuis des heures, une pluie fine et glaciale noie toute la région. Les pilotes jouent aux cartes, font leur courrier ou ronflent sur leurs lits.

Tous les quarts d'heure, on signale la position des deux Mosquitos. J'avais pensé qu'avec ce crachin, ils feraient vite demi-tour. Mais ces Anglais sont coriaces. Une heure plus tard, ils survolent Berlin.

De nouveau, la sonnerie du téléphone. Je décroche.

— 5e escadrille, sous-lieutenant Knoke.

Je reconnais aussitôt la voix de mon correspondant : le colonel Henschel, grand patron de la chasse allemande dans la région du golfe d'Allemagne.

— Bonjour, mon petit Knoke. Quel temps fait-il chez vous ?

— A ne pas mettre un chien dehors, mon colonel. On ne voit pas à cinq cents mètres.

— Mon pauvre ami, il va falloir que vous décolliez quand même. Je viens de recevoir un appel de Göring. Le maréchal est fou furieux. Il ne comprend pas comment nous avons pu laisser passer ces deux Mosquitos, et il nous ordonne de les descendre, à tout prix.

— Bien, mon colonel.

— Qui pensez-vous envoyer ?

— L'adjudant Wenneker et moi-même.

— Eh bien, je vous dis m... !

— Merci, mon colonel.

Wenneker et moi sommes parmi les rares pilotes de l'escadrille capables de voler par presque n'importe quel temps. Ce n'est pas la première fois que nous partons ensemble sous la pluie et dans le brouillard.

A 13 h 30, nous décollons pour essayer d'intercepter les Tommies qui se trouvent alors quelque part dans la région de Brème et se dirigent droit vers le nord-ouest. Probablement, ils gagneront la mer par les îles orientales de la Frise.

Nous mettons le cap sur la côte. La voix claire du contrôleur nous indique le carré B-Q comme position des Mosquitos.

— Cap 315. Dépêchez-vous, insiste-t-il.

C'est le moment d'ouvrir les yeux. Si l'indication est exacte, nous n'allons pas tarder à apercevoir notre gibier. Sans cette maudite pluie, nous serions sûrs de leur couper la retraite. La visibilité est de plus en plus limitée. Je commence à m'énerver.

— Vous devriez les voir, à présent, affirme le contrôleur. Sur votre gauche, regardez bien.

Je n'ai pas le temps de répondre. Juste devant moi, une ombre surgit de la grisaille.

Un Mosquito ! Le pilote m'a vu. Il vire si brutalement que son plan gauche effleure presque le sol. Puis, il renverse, tout aussi sec, vers la droite.

Oh, mais non, mon ami ! Ne crois pas que tes zigzags suffisent pour me semer. A chacun de ses virages, je lui décoche une rafale, en visant légèrement devant son nez.

Nous volons extrêmement bas. Heureusement, le pays est plat comme la main. Encore une minute, et nous débouchons sur la mer. Mon Mosquito traîne un fin panache de fumée. Il a enclenché la surcompression, et il file à une allure terrifiante. Mon Gustave arrive à le suivre, mais celui de Wenneker perd nettement du terrain. Comme j'ai bien fait de harceler les mécaniciens

pour qu'ils soignent mon zinc avec un amour tout particulier ! Soins qui se traduisent par 15-20 km/heures supplémentaires.

Avant de l'achever, je veux à tout prix réduire la distance. Pour y parvenir, un seul moyen : fermer les volets du radiateur. Lentement, je gagne sur lui. Finalement, je ne suis plus qu'à une centaine de mètres. Une légère correction, et le fuselage de l'Anglais vient se placer dans mon collimateur. Mes doigts enfoncent la détente.

Ma première gerbe frappe de plein fouet son moteur gauche. Et c'est la fin. Le Mosquito est un appareil fragile — un avion en bois. En une fraction de seconde, son aile s'enflamme tout entière, puis, elle se détache. Une abattée, et le Mosquito disparaît dans les vagues grises de la mer du Nord. Comme je reprends de l'altitude, je vois une tache d'huile briller au creux des vagues.

Des gouttes de sueur salée me coulent sur le front.

23 décembre 1942.

Quelques minutes avant midi, je suis rentré d'une mission d'escorte au-dessus de la mer. Dix gros cargos, accompagnés d'un torpilleur et de quatre vedettes rapides attendent la marée montante pour entrer dans l'embouchure de la Weser.

Une heure plus tard, je survole encore une fois nos bâtiments. Groupés sur les ponts encombrés, les marins m'adressent des signes amicaux. Ce soir, ils seront particulièrement heureux d'aller à terre. Demain, c'est Noël...

Pour moi, le Père Noël a choisi le plus magnifique des cadeaux : une visite de Lilo qui m'apportera dans ses bras notre fille Ingrid.

24 décembre 1942.

Soir de Noël !

Cette nuit, tout est calme, chez nous comme chez ceux d'en face. Ainsi, nous aurons pour quelques heures l'illusion de la paix. La paix que l'ange souhaitait aux hommes de bonne volonté...

Lilo est près de moi. Pour la première fois, nous sommes réunis tous les trois sous l'arbre orné de boules multicolores et de guirlandes brillantes. Ingrid, en arrivant ici, a commencé par pleurer. Elle avait peur de cet inconnu qui s'obstinait à l'embrasser. Maintenant, assise sur mon épaule, elle pousse des cris de joie et tend ses menottes vers les bougies allumées...

Le silence... la bouche chaude et douce de Lilo... son parfum qui se mêle à l'odeur du sapin... Instants fugitifs de bonheur, d'un bonheur d'autant plus précieux que nous le savons terriblement précaire.

Mon ami Dieter Gerhard pousse la porte, s'incline devant Lilo, lui baise la main. Ce soir, tout le monde a une âme de civil.

Dehors, une épaisse couche de neige recouvre le paysage. Une neige magnifique, immaculée, comme on en voit rarement sur les côtes continentales de la mer du Nord. De la baraque de la compagnie d'état-major, nous parvient le chant mélancolique d'un accordéon.

« Douce nuit, Sainte nuit... »

Jusqu'à bien après minuit, Lilo, Dieter et moi bavardons, installés dans les profonds fauteuils de mon « salon », devant un bol de punch fumant. Plus exactement, Dieter et moi bavardons, et Lilo écoute. Nous rappelons des incidents drôles ou dramatiques, nous évoquons les camarades qui, au cours de l'année écoulée, venaient s'asseoir à cette même table : le capitaine Dolenga, en passe de devenir un as de la chasse de nuit, ou le lieutenant Steiger, ce grand garçon blond qui, au mois de septembre, fut abattu sous nos yeux, à la lisière du terrain, trop bas pour sauter en parachute.

Dieter étouffe un bâillement et s'extirpe de son fauteuil. Il titube légèrement. Lilo sourit en regardant ce grand gamin qui a trop bu. Je le reconduis jusqu'à sa carrée.

Quand je reviens, Lilo, immobile au milieu de la pièce, contemple, par la porte ouverte de la chambre, le petit lit où Ingrid dort paisiblement. Lentement, elle se tourne vers moi. Ses bras se lèvent pour m'attirer contre elle.

La guerre, l'inquiétude, la longue séparation, tout est oublié. Nous sommes seuls...

FORTERESSES VOLANTES SUR L'ALLEMAGNE

4 février 1943.

Il y a quelques jours, la VI^e Armée a capitulé, dans les décombres glacés de Stalingrad.

Même ici, à l'autre extrémité de l'immense territoire tenu par l'Allemagne, tous les visages sont graves. Je sors pour errer sans but à travers le terrain. Le régiment de Hameln, ma ville natale, faisait partie de l'armée von Paulus. Une partie de mes camarades d'enfance avaient été incorporés dans ce régiment. Combien d'entre eux sont morts dans ce Verdun de la deuxième guerre mondiale ?

Vers midi, des formations de bombardiers américains attaquent pour la première fois des objectifs situés en Allemagne, sur les côtes de la mer du Nord.

Cette attaque, nous l'attendions depuis plusieurs semaines. Les formations ennemies sont composées de quadrimoteurs, des Liberator et des Bœing B 17. Ce dernier type d'appareil porte le surnom significatif de « forteresse volante ». Avec son énorme armement défensif, c'est en effet une véritable forteresse dont l'apparition pose à la chasse allemande un problème extrêmement difficile.

Au cours des derniers trois ou quatre mois, notre service de renseignements nous a fourni un certain nombre d'indications sur ce géant des airs. Peu à peu, nous arrivons à le connaître jusque dans ses moindres détails. Nous découvrons ainsi que, théoriquement tout au moins, l'appareil doit échapper aux attaques de la chasse. Ses seize mitrailleuses lourdes ne laissent subsister aucun angle mort.

Pendant des heures et des heures, j'ai discuté avec mes pilotes de la tactique à suivre pour l'attaquer quand même, avec un maximum de chance et un minimum de risque. A l'aide de modèles réduits, nous avons étudié toute la gamme des possibilités d'approche. Dès que nous avons une minute, nous calculons les distances, les angles de tir, la durée de chaque manœuvre.

Au-dessus de la France, notre chasse a déjà abattu plusieurs Liberator et Bœing. Victoires lourdes de conséquences, car elles ont entamé le mythe de l'invulnérabilité qui entourait les appareils américains.

Le Haut Commandement a considérablement amélioré les conditions tactiques de l'emploi de la chasse, en édifiant un véritable rempart de radars, en installant de nouveaux centres de contrôle au sol, en construisant des postes radio supplémentaires pour le procédé Y.

Pour ma part, je me rends compte que la chasse allemande est arrivée à un tournant décisif. Les Américains, en lançant aujourd'hui leur première attaque

massive en plein jour, ont bouleversé les données stratégiques et tactiques de la guerre aérienne.

Tant pis ! Nous essaierons de nous adapter à ces conditions nouvelles.

12 février 1943.

Depuis 7 heures du matin, nous sommes en état d'alerte. Les postes de radar ont signalé une puissante concentration ennemie dans le carré Dora-Dora, c'est-à-dire devant Great Yarmouth.

L'escadrille a un moral du tonnerre. Les quadrimoteurs ne nous impressionnent plus. Avant-hier, Dieter Gerhard et le sous-lieutenant Frey, mon adjoint, ont abattu chacun un Liberator. Donc, la chose est faisable.

11 h 13. Décollage immédiat. En deux minutes, l'escadrille au grand complet a pris l'air.

Les onze appareils de mes camarades sont étroitement groupés autour de moi.

Le contrôleur s'énerve. Il voudrait que nous allions encore plus vite.

— Grosses bagnoles dans Dora-Norbert, grimpez à Hanni huit zéro !

Ce qui veut dire en clair : quadrimoteurs dans le carré D-N, à l'est de Leeuwarden, altitude 8 000 mètres.

Que le diable emporte mon moteur !

A 5 000 mètres, il se met à tousser. Et il refuse de monter plus haut.

Je transmets le commandement à Dieter et, fou de rage, pique vers notre terrain.

A peine posé, je repousse le hublot, me hisse sur l'aile et engueule les mécaniciens. Qu'ils se dépêchent, pour l'amour du ciel !

La cause de la panne est vite découverte. C'est la pompe d'alimentation qui est bouchée. A partir d'une certaine altitude, le moteur ne reçoit plus sa ration d'essence.

Les mécaniciens travaillent fiévreusement, si bien que, treize minutes plus tard, je peux repartir.

— Grosses bagnoles maintenant dans Frédéric-Paulette !

C'est-à-dire qu'ils se sont bien enfoncés vers le sud. J'enclenche la surpuissance, l'appareil bondit comme un cheval de course. A 6 000 mètres, je traverse un banc de nuages. Pourvu que je n'arrive pas trop tard !

8 000 mètres. Le ciel est d'une pureté éblouissante. Mais je ne vois toujours rien.

— Grosses bagnoles dans Gustave-Paulette. Ils descendent donc toujours vers le sud. Le carré G-P ! Un coup d'œil sur la carte. Bigre ! cela représente près de deux cents kilomètres.

— Prenez cap K-2, zéro.

Qu'est-ce que cela signifie ? Pourquoi veut-il que je revienne en arrière ?

À contrecœur, je fais demi-tour. Puis, je demande des explications au contrôleur qui, tranquillement, me donne l'ordre de rentrer. Je me pose à 12 h 58. Deux minutes plus tard, l'escadrille apparaît et atterrit. Je prends à peine le

temps de compter les appareils — tout le monde est là — et, furieux, me précipite au téléphone. Le lieutenant Kramer, notre guide attitré au centre de contrôle, éclate de rire.

— Allons, Knoke, ne vous mettez pas en colère. Vous aurez encore l'occasion de vous bagarrer. Pour cette fois, c'était une alerte pour rien. Les Américains ont rebroussé chemin au-dessus de l'extrémité sud du Zuiderzée. Ils ramènent leurs bombes.

En guise de compensation, on nous fait repartir à 13 heures pour escorter deux cargos. Je ne cesse de pester. Est-ce que la marine va continuer de nous considérer comme ses domestiques ?

26 février 1943.

Il fait un temps radieux. Un ciel limpide dans lequel il doit faire bon s'ébattre.

Au-dessus de Great Yarmouth, tout est encore calme.

Enroulés dans leurs couvertures, les pilotes, allongés au bord du terrain, prennent le premier bain de soleil de l'année. Les deux haut-parleurs diffusent de la musique de danse. C'est une émission offerte aux soldats du Reich par le poste anglais de Calais. « Calais calling, Calais calling... » En réalité, le poste doit se trouver quelque part dans la région de Douvres. Son programme musical est nettement meilleur que le nôtre. Mais quand le speaker commence à débiter sa propagande antihitlérienne, tout le monde se met à rire. Ses textes sont franchement mauvais. Dans ce domaine, Goebbels est encore le plus fort.

— Ta gueule, Tommy ! Joue plutôt un fox ! Tout à coup, la musique s'arrête.

— Attention, attention ! Les chefs d'escadrille au téléphone.

Je n'ai qu'à tendre la main pour décrocher l'appareil que j'ai eu la bonne idée de transporter jusqu'ici.

La division signale de nouvelles concentrations aériennes dans le carré Dora-Dora. Une fois de plus, les Ricains se groupent devant Great Yarmouth pour attaquer le territoire allemand.

A 10 h 50, alerte assise ! Les Américains longent la côte, en direction de Wilhelmshafen.

A 10 h 55, décollage immédiat ! Les hublots se referment. Les mécaniciens sautent sur les ailes pour lancer le dispositif de démarrage.

Tout le monde paré ! Par groupes de trois, nous roulons jusqu'à la piste de départ. Quelques secondes plus tard, la formation se visse dans le ciel.

J'appelle la tour de contrôle. La communication est excellente. J'ai l'impression de m'entretenir avec une personne assise à côté de moi.

Rapidement, nous atteignons l'altitude de 8 000 mètres.

— Grosses bagnoles dans Antoine-Paulette, Hanni huit zéro. Restez au-dessus du terrain.

Je décris un lent virage en direction du nord. Nos moteurs tracent leurs filets de condensation dans l'air limpide.

Et voilà l'ennemi !

Un gigantesque « box », composé de quelque trois cents quadrimoteurs. Semblable à une grappe monstrueuse qui planerait en plein soleil. Spectacle magnifique et effrayant !

Machinalement, je déverrouille mes armes et allume le collimateur. Les 2 300 chevaux de mon moteur grondent leur chant rassurant.

La distance est encore de plusieurs kilomètres. Les Ricains se dirigent droit au sud. Je transmets mes observations au poste central de contrôle qui doit bourdonner comme une ruche. Je souris en comparant l'agitation de cette usine souterraine à la sérénité du ciel bleu.

Presque sans m'en rendre compte, j'ai enclenché la surpuissance. Plus près, toujours plus près ! A présent, je distingue mieux les appareils. Ce sont pour la plupart des Liberator, oiseaux démesurés au ventre gonflé de bombes.

J'en choisis un au hasard. J'ai décidé de l'attaquer de front. Le bombardier grandit à vue d'œil. Doucement, je caresse les boutons de détente du tir. Des fils de traceuses orange viennent à ma rencontre, passant en diagonale au-dessus de mon coucou. Plus impatients que nous, les Ricains ont ouvert le feu.

Enfin, je suis à bonne portée. Le recul de mon canon tirant au travers du moyeu de l'hélice, et de mes deux mitrailleuses lourdes secoue durement l'appareil. Mes balles sont mal placées. J'enregistre tout juste quelques coups sur l'aile droite du Liberator.

Lancé à toute vitesse, je passe sous lui, à raser son ventre. Les remous de ses quatre hélices me secouent avec tant de violence que je crois mon empennage en miettes. Emergeant derrière le géant, je cabre brutalement, dans un virage étiré en hauteur, poursuivi par les gerbes épaisses de ses mitrailleuses arrière.

L'atmosphère est plutôt saturée de fer, aujourd'hui !

Trois cents quadrimoteurs représentent quatre mille huit cents mitrailleuses lourdes. En admettant qu'un tiers seulement nous arrose en même temps, cela fait déjà une drôle de grêle.

Après un 180 degrés à bonne distance, j'attaque de nouveau, toujours de front, mais légèrement d'en bas. Mes armes crachent sans arrêt. Cette fois, mes balles arrivent en plein dans la cible. Le gros bombardier s'illumine d'explosions rapprochées. Des éclairs courent le long de ses bords d'attaque.

Je dégage par un piqué amorti. Tout en glissant, je tourne la tête. Le ventre du Liberator est en flammes. Par un large virage, il quitte la formation et, aussitôt, commence à perdre de l'altitude. En somme, il peut encore aller loin, puisque nous sommes à 8 000 mètres.

Déjà, il est nettement plus bas que moi. De derrière, je dévale pour l'achever, malgré le feu nourri qui m'accueille. Les deux mains serrées sur le manche, je vois mes obus entrer dans la partie supérieure du fuselage, fouiller le poste de pilotage, pénétrer dans l'aile droite.

A présent, les flammes embrasent l'aile entière. Le moteur droit intérieur est arrêté, l'hélice en drapeau. Soudain, l'aile se détache. L'énorme épave

s'abat comme une pierre, à la verticale, tournoyant maladroitement autour de son axe longitudinal. Derrière lui, un épais panache de fumées s'effiloche au soufflé du vent.

Un homme de l'équipage tente de sortir par la brèche béante du toit. Au moment où il arrive à se hisser dehors, son parachute prend feu. Le malheureux décrit un double saut périlleux avant de tomber tout droit, comme pour rejoindre ses camarades restés dans le cercueil incandescent. A mille mètres du sol, le Liberator se désintègre sous l'effet d'une violente explosion. Ses débris rougeoyants achèvent leur trajectoire à deux ou trois cents mètres du terrain auxiliaire de Zwischenahn, près d'une ferme incendiée par un réservoir projeté sur le toit.

Plongeant à mort, je pique sur le terrain et, après un virage à peine suffisant, me pose sur l'unique piste. Je laisse rouler mon appareil en direction de la ferme, puis, je coupe le moteur et saute à terre. En quelques bonds, j'atteins le petit groupe des rampants qui s'efforcent de sauver le mobilier, les bêtes, l'outillage agricole. Heureusement, la voiture-pompe est déjà sur place, et le jet de neige carbonique sauvera la maison d'habitation et la grange. A moitié étouffé par la fumée, ma combinaison roussie par les flammes, je réussis à saisir par les pattes de devant un cochon affolé qui ne veut pas quitter son auge. Jamais, je n'aurais cru qu'un cochon puisse opposer une telle résistance. Malgré ses cris déchirants, je le traîne dehors. Une minute plus tard, le toit de la porcherie nous aurait écrasés tous les deux.

Les entrailles du Liberator sont tombées dans une prairie clôturée. L'explosion de l'appareil a littéralement éjecté les hommes de l'équipage. Les corps flasques, aux membres tordus, gisent, tous ensemble, parmi les débris fumants. Cent mètres plus loin, derrière un talus, nous retrouvons le siège du pilote.

Dans les branches basses d'un pommier, entre deux vitres émiettées de plexiglass, une petite poupée, la mascotte du bombardier, est miraculeusement intacte.

Une heure plus tard, j'atterris sur notre terrain. Mes hommes me portent sur leurs épaules jusqu'à la baraque centrale.

C'était mon premier quadrimoteur abattu, ma 164e mission offensive, ma 1 004e sortie. Il y a trois ans, presque jour pour jour, je montais pour la première fois dans l'appareil d'instruction. Mon Dieu ! que j'ai changé.

L'escadrille enregistre, pour cette seule sortie, cinq grosses bagnoles descendues. Nos propres pertes se réduisent à quelques ailes endommagées. Un beau bilan ! Mes pilotes jubilent.

Malgré cette allégresse générale, je revois sans cesse les corps mutilés des aviateurs américains. Quand notre tour viendra-t-il ?

28 février 1943.

Toute la nuit, Dieter Gerhard et moi avons discuté dans ma chambre. Les incursions quotidiennes des bombardiers américains nous inquiètent de plus

en plus. A tout prix, il faut trouver une parade.

Dieter a une idée intéressante.

Nous pourrions, pense-t-il, essayer de lancer des bombes sur les formations serrées des Américains.

Pendant peut-être cinq heures, nous avons calculé des vitesses et des angles de chute. D'après nos estimations, un lâcher concentré de bombes, exécuté par l'escadrille étroitement groupée, devrait obtenir des effets appréciables. Ensuite, nous pourrions attaquer avec nos armes de bord.

Le Messerschmitt 109 G peut emporter deux cent cinquante kilos de charge utile. Nous pourrions donc employer soit quatre bombes de cinquante kilos, soit une seule de deux cents kilos, ou encore un « récipient » contenant une centaine de petites bombes de deux kilos, les mêmes qu'au début de la campagne de Russie, je lançais sur les Ivan.

Comme nous lâcherions nos bombes à environ mille mètres au-dessus des appareils ennemis, il faudra un détonateur réglé pour provoquer l'explosion au bout de quinze secondes.

Au début de la matinée, je me présente chez le commandant et lui expose notre projet. Tout d'abord, il éclate de rire. Puis, ébranlé par mon insistance, il capitule et m'autorise à préparer un essai.

L'après-midi, je m'envole d'un coup d'aile au quartier général de la division aérienne pour affronter le grand patron et le chef régional de la chasse. Très compréhensifs, ils m'écoutent patiemment et me promettent leur concours.

Je profite de leurs bonnes dispositions pour réclamer la livraison immédiate de cent cinquante bombes d'exercice de cinquante kilos. Je demande également la permission de faire équiper nos appareils d'un dispositif pour le transport et le lâcher des bombes. Pour finir, au moment de prendre congé, je suggère que la section d'études nous prête chaque jour, pendant quelques heures, son appareil-cible. C'est un Junker 88 dont la vitesse se rapproche de celle du Boeing. Il pourrait traîner au bout d'un câble un sac long de trois mètres que nous essaierions d'atteindre avec nos bombes d'exercice.

Le grand patron m'accorde tout, sans même discuter. Le chef régional de la chasse décroche personnellement le téléphone pour commander le matériel nécessaire. Pour une fois, nos supérieurs ne nous feront pas de difficultés.

8 mars 1943.

Deux jours après ma visite au quartier général, trois camions ont amené les bombes d'exercice. Le reste du matériel est arrivé ce matin.

Entre-temps, nous nous sommes entraînés au vol en formation encadrée. Comme l'escadrille ne compte que des vétérans du manche à balai, nous obtenons très vite un résultat parfait. Vus du sol, les appareils forment une planche qu'aucune manœuvre ne peut disloquer.

Sur ma demande, l'escadrille a été détachée du groupe qui, désormais, sera engagé uniquement en entier, contre des formations massives de quadrimoteurs. Mon escadrille par contre, sera utilisée contre des formations

moins importantes. On nous a attribué une autre longueur d'onde et un autre contrôleur qui ne s'occupera que de nous.

Tant de sollicitude de la part de nos chefs mérite bien une récompense. Nous nous imposons un entraînement forcené pour justifier les espoirs que le grand patron a placés en notre nouvelle méthode. Sur le papier, le succès paraît certain. Quant à savoir ce que cela donnera en pratique, c'est évidemment une autre histoire.

Ce soir, Dieter et moi avons lancé les premières bombes d'exercice. Nous avons manqué la cible d'au moins cinquante mètres. Ne perdons pas courage : c'est à force de forger qu'on devient forgeron.

18 mars 1943.

Au début de la matinée, Dieter et moi avons lancé chacun quatre bombes. Ma quatrième, et la troisième de Dieter, ont frappé en plein la cible, c'est-à-dire le gros sac que le Junker 88 promène inlassablement au large des îles Frisones. C'est déjà mieux.

A 14 h 14, alors que tout le monde fait la sieste, nous recevons l'ordre d'intercepter une formation de quadrimoteurs qui approche de la côte. Le temps presse, et le contrôleur s'énerve si bien que nous renonçons à charger nos bombes. Tant pis, on appliquera encore une fois la tactique traditionnelle.

Dieter, avant de refermer son hublot, me crie qu'il essaiera de descendre le chef de groupe. Je ne réponds même pas à ce que je prends pour une boutade de gamin. Depuis quand les Ricains marquent-ils le grade du pilote sur les ailes de l'appareil ?

A 8 000 mètres, au-dessus de Heligoland, nous rencontrons l'ennemi. Une fois de plus, l'escadrille attaque de front. Montant légèrement vers la première ligne des bombardiers, je dirige mes rafales sur un Liberator qui s'enflamme aussitôt. Dérapant sur l'aile droite, il quitte l'alignement et commence à perdre de l'altitude. Comme j'ai été emporté par mon élan, je décris un rapide cent quatre-vingts degrés et, arrivé dans son sillage, l'attaque de nouveau, cette fois d'une position légèrement supérieure. Puis, j'amorce un piqué qui m'amène au-dessous de son ventre, presque en face. A présent, sa lente descente est devenue une chute à peine ralentie. Mes obus continuent à ravager son fuselage dont les tôles crevées s'entourent d'un ourlet rouge foncé. Tout à coup, l'énorme appareil éclate, et une pluie de débris retombe sur moi. D'un instant à l'autre, je risque de heurter un moteur, un réservoir, un plan incendié. Ce serait vraiment trop bête !

D'une secousse rapide, je pousse le manche dans le coin gauche et dégage vers le bas. Avec un sifflement de tempête, l'énorme carcasse du Liberator passe juste au-dessus de moi et, météorite incandescent, s'enfonce dans les vagues.

C'est mon cinquième !

Dans une chandelle triomphante, je remonte à huit mille mètres pour repartir à l'attaque.

Soudain, j'étouffe un cri. J'ai l'impression que mon cœur s'arrête de battre.

L'appareil de Dieter, aligné sur les quadrimoteurs, vole au beau milieu du box ennemi ! Il y a peut-être cinq minutes, je l'ai entendu annoncer, avec des hurlements de Peau-Rouge, la chute de son premier Liberator. Maintenant, il veut envoyer au bain le chef de la formation. Pas de doute, il a perdu la raison. Collé dans le sillage d'une forteresse volante, il tire comme un possédé, sans s'occuper des gerbes de traceuses qui convergent de tous les côtés sur son coucou.

Comment le sortir de là ? Pourtant, il faut faire quelque chose. Piquant à la verticale, je traverse le box, tirant au hasard sur les appareils qui encadrent mon camarade. En même temps, par la radio, je lui ordonne de dégager.

— Dégage, mon vieux, pour l'amour du ciel, dégage ! C'est un ordre, tu m'entends ?

Et, en effet, il dégage, vers le bas. C'est un véritable plongeon, presque une chute. Mille mètres plus bas, son appareil vomit tout à coup une épaisse fumée. Je le vois repousser le hublot, se hisser lourdement, avec une lenteur désespérante. Puis, le vent l'arrache, le projette loin de l'appareil qui continue à piquer. Son parachute s'ouvre, se déploie. Je descends pour passer à quelques mètres de lui. Son visage est méconnaissable, crispé par la douleur. Des deux mains, il comprime son ventre. Il est blessé.

Au bout de presque quinze minutes, il touche l'eau, dans le carré UR-9. Il réussit à se débarrasser du parachute. Déjà, son canot pneumatique est gonflé. Péniblement, centimètre par centimètre, il grimpe dedans. Je descends au ras des vagues et, au moment de le survoler, balance mes ailes. Il ne répond pas. Ou bien il souffre trop pour agiter la main, ou bien il a déjà perdu connaissance. Je signale à la tour de contrôle la position du canot et demande des secours immédiats. Pourvu qu'ils arrivent à temps !

Puis, je rentre au terrain. Les mécaniciens qui s'affairent autour de mon appareil n'osent même pas me féliciter pour ma victoire. Dès que le plein du réservoir est fait, je repars.

Tout seul, je croise au-dessus de la mer vide. Les autres doivent encore être en train de se bagarrer, quelque part entre Héligoland et la côte. J'ai beau explorer la surface brillante de la mer, je ne vois nulle part la tache jaune du canot pneumatique. Je me console en pensant qu'une de nos vedettes rapides aura observé la chute de mon camarade et sera venue le repêcher.

Revenu au terrain, je m'enferme dans mon bureau. La nuit tombe, et j'attends toujours des nouvelles de Dieter.

Dans mon armoire, il y a une bouteille de cognac. Je sais qu'une autre, de la même marque, se trouve dans sa chambre. Il y a quelques mois, nous sommes convenus que le survivant videra la bouteille du mort, avec tous les camarades, en souvenir de celui qui ne sera pas rentré.

Va-t-il falloir déboucher sa bouteille ?

Enfin, vers minuit, la sonnerie aigrette du téléphone.

Le corps du sous-lieutenant Dieter Gerhard a été ramené à terre par une

vedette rapide. Dieter est mort !

Lentement, je raccroche. Quelque chose me serre la gorge.

Dieter... mon meilleur ami...

Je vais dans sa chambre, prends la bouteille et entre chez le lieutenant Frey. Il est en train de jouer aux cartes avec le toubib. Eux aussi attendent des nouvelles de Dieter. En voyant mon visage défait, ils baissent la tête.

Je pose la bouteille sur la table.

— Allez-y, débouchez-la. Soûlons-nous, mes amis. J'ai plutôt envie de pleurer, mais c'est ce que nous nous sommes promis de faire, Dieter et moi.

22 mars 1943.

14 h 24 : alerte ! Décollage immédiat.

Non de nom ! Encore une fois, nous n'aurons pas le temps de charger les bombes.

Les Américains arrivent par la mer. Comme toujours, ils se sont groupés dans le carré Dora-Dora, devant Great Yarmouth.

Sept minutes après le départ, la tour de contrôle nous rappelle. L'ennemi a fait demi-tour. Mais il peut encore revenir.

Je fais immédiatement refaire le plein. Les pilotes restent dans les appareils, ce qui ne va jamais sans quelques protestations. Je les calme en annonçant que nous allons certainement repartir. Pour l'instant, le poste central de contrôle s'efforce à deviner les intentions des Ricains qui changent continuellement de cap. C'est peut-être une nouvelle tactique, destinée à tromper notre vigilance.

En tout cas, je vais en profiter pour faire charger en vitesse une bombe de deux cent cinquante kilos.

A peine les mécaniciens se sont-ils mis au travail que la tour de contrôle ordonne le décollage immédiat.

Et la bombe qui n'est pas encore fixée sous mon appareil ! Tant pis ! J'avertis tous les pilotes que, pour cette mission, l'adjudant Wernecke prendra le commandement. Puis, pendant que l'escadrille s'éloigne, j'explique aux mécaniciens tout ce qui va leur arriver s'ils perdent une seule seconde. Baignés de sueur, ils s'échinent, sous le ventre de mon zinc. Attaché sur mon siège, je trépigne, l'œil sur la trotteuse de ma montre.

L'escadrille se hâte vers la mer, en prenant de l'altitude. La formation américaine va franchir la côte.

— Paré, mon lieutenant !

Lourdement, mon appareil chargé de son sinistre fardeau roule vers l'extrémité opposée du terrain. Le poids supplémentaire de la bombe m'oblige à décoller face au vent.

Comme je tourne à l'entrée de la piste, mon maudit moulin s'affaisse du côté gauche. Je pousse un juron. Il ne manquait plus que ça : un pneu du train d'atterrissage qui a rendu l'âme.

Je lance une fusée rouge. Là-bas, devant la baraque-atelier de l'escadrille,

les mécaniciens ont compris le sens du signal. Une vingtaine d'hommes sautent sur une camionnette, et, à toute allure, se lancent à travers le terrain. Leurs épaules vigoureuses soulèvent le plan gauche. En moins d'une minute, ils ont changé la roue, sans que j'aie eu besoin d'arrêter le moteur.

— Paré, mon lieutenant !

Tout le monde s'écarte. J'ouvre en grand l'admission des gaz... l'appareil commence à rouler... bonté divine, le voilà qui s'affaisse encore, toujours du côté gauche. J'arrive cependant à l'arracher, après avoir parcouru environ deux cents mètres avec un pneu à plat. A la limite du terrain, j'évite de justesse un hangar.

Le cap sur la mer, je grimpe au maximum de puissance. Au-dessus de moi, très haut dans le ciel bleu, les filets de condensation des Ricains et de mes camarades dessinent une dentelle mouvante. La grande bagarre est déjà engagée.

Sept mille mètres. La charge inaccoutumée fatigue dangereusement mon coucou dont la vitesse ascensionnelle diminue de plus en plus. En intercalant des paliers toujours plus rapprochés, je parviens, en près de vingt-cinq minutes, à monter jusqu'à neuf mille. Manifestement, mon « Gustave » s'essouffle dans l'air raréfié.

Les Américains ont déjà déchargé leurs bombes sur Wilhelmshafen dont les docks sont en flammes. La brise rabat les colonnes de fumée sur le quartier du port.

L'ennemi, sur le chemin du retour, se trouve maintenant à la verticale de Hélioland. En sacrifiant un peu d'altitude, je le rattrape vite. Puis, réduisant l'allure, je me place au-dessus de la tête de la formation qui, cette fois, se compose uniquement de forteresses volantes. Pendant plusieurs minutes que les mitrailleurs américains mettent à profit pour m'arroser de leur mieux, je corrige ma visée, laissant retomber tantôt le plan gauche, tantôt celui de droite, afin de vérifier mes coordonnées. Pour une fois que j'ai réussi à emporter une bombe, je veux être sûr de mon coup.

Tout de même, ce n'est pas le moment de m'attarder. Mon aile gauche montre déjà deux ou trois déchirures. J'amorce la bombe, contrôle de nouveau ma visée, puis, d'un coup de pouce, j'enfonçe le bouton de déclenchement. Soulagé, mon appareil fait un bond en avant.

La bombe tombe... tombe encore... Je cabre tout en amorçant un virage pour observer sa chute. Elle explose exactement au centre d'un groupe de trois forteresses. L'une, la plus rapprochée, perd immédiatement une aile, arrachée parle souffle. Les deux autres, effrayées, dégagent par un piqué à 45 degrés.

A une trentaine de kilomètres à l'ouest de Hélioland, la forteresse estropiée — à ma surprise, elle n'a pas pris feu — s'abat dans l'eau, soulevant un immense geyser. Son aile, tournoyant comme une toupie, la suit à quelques secondes d'intervalle.

Ma bombe fera du bruit, non seulement dans le camp allié, mais aussi chez nous, dans les « sphères supérieures » !

Dès l'atterrissage, je dois me présenter chez le commandant de l'escadre. Le Vieux qui était parti en même temps que nous avait assisté, des premières loges en quelque sorte, à la destruction de la forteresse volante. Il est surexcité.

— Formidable, Knoke, absolument formidable ! La prochaine fois, il faudra que vous fassiez ça avec tous les appareils de votre escadrille, hein, mon petit Knoke ?

— C'est bien ce que j'ai l'intention de faire, mon commandant.

— Et vous pensez que ça marchera ?

Je suis sceptique.

— Je ne pense encore rien, mon commandant. J'ai peut-être eu un coup heureux, tout simplement. Si, au contraire, ce coup résulte de l'application d'une méthode, nous arriverons sans doute à descendre un certain nombre de grosses bagnoles.

— Hum. Je vois. Enfin, coup heureux ou méthode, vous allez continuer, j'espère, mon petit Knoke. Je vous fais confiance...

Un peu plus tard, c'est le chef divisionnaire de la chasse qui me téléphone.

— Très heureux de pouvoir vous féliciter, mon cher, nasille-t-il, jovial. Vraiment, une magnifique victoire...

Il doit être fou de joie à l'idée d'avoir contribué indirectement à cette « magnifique victoire ». Pourvu que, dans son émotion, il ne lâche pas son monocle.

Seuls les hommes de mon escadrille gardent leur flegme habituel. Ces jubilations officielles leur paraissent ridicules. Primo, cette bombe aurait pu être lancée, avec le même succès, par X., Y. ou Z. ; secondo, l'idée n'est pas de moi, mais du pauvre Dieter, et tertio, mon zinc a récolté huit trous dans l'aventure. Non, vraiment, il n'y a pas de quoi s'extasier !

Au beau milieu de la nuit, le téléphone à côté de mon lit se met à sonner.

— Mon lieutenant, une communication prioritaire du Haut Commandement de la Luftwaffe.

— Ah ? Vous êtes sûr que c'est pour moi ?

— Oui, mon lieutenant. Une seconde, je vous prie. Allo, allo ! Parlez...

— Le lieutenant Knoke ? Ici le commandant X., de l'état-major du Maréchal de l'Air. C'est bien vous qui avez détruit, ce matin, une forteresse volante par une bombe ?

— Parfaitement, mon commandant.

Il m'interroge brièvement sur le modèle de la bombe et du détonateur, la méthode de visée, les effets obtenus. Puis, d'un ton doux et calme :

— Qui avait ordonné l'emploi d'une bombe ?

L'espace de quelques instants, je reste coi.

— Euh... c'est que... à vrai dire, personne mon commandant. J'ai tout simplement emporté cette bombe, je l'ai lâchée...

Un silence.

Pour la première fois, je me rends compte qu'au fond, personne ne m'avait

donné l'ordre de lâcher une bombe sur ces malheureux Ricains. En somme, j'ai agi de ma propre autorité, ce qui est plutôt mal vu dans l'armée.

Mon interlocuteur s'éclaircit la voix.

— Je vous mets en communication avec le Maréchal du Reich.

Un déclic. Instinctivement, tout en restant couché, à l'horizontale, je rectifie la position. D'un ton martial, je me présente :

— Lieutenant Knoke, commandant la cinquième escadrille de la première escadre de chasse.

— J'ai été enchanté d'apprendre que vous avez fait preuve d'initiative. Une initiative très heureuse. J'ai tenu à vous féliciter personnellement.

— Je vous remercie, monsieur le Maréchal. Un second déclic. Terminé.

Et voilà ! Un lieutenant de la Luftwaffe qui, couché dans son lit, vêtu uniquement d'une veste de pyjama, s'entretient avec son chef suprême. Quelle histoire à raconter à mes petits-enfants !

Si le gros Göring savait que je n'ai même pas de pantalon !

J'en ris tout seul.

23 mars 1943.

Le standardiste vient de m'annoncer que je dois sur-le-champ appeler le Centre d'Etudes Techniques de Rechlin. Ces messieurs demandent de toute urgence un premier rapport oral.

Nom d'un chien ! je sens que je vais bientôt regretter d'avoir lâché cette bombe !

Je suis encore en train de me gratter la tête quand le téléphone sonne de nouveau. Cette fois, c'est le général Bürstenhuber, surnommé « le Bavarois », qui commande le XIIe corps de la Luftwaffe.

Il parle tout de suite de mon « acte nullement autorisé » et me passe un savon terrible. Sa voix résonne tellement que j'éloigne l'écouteur de mon oreille pour l'en rapprocher seulement lorsque les hurlements se sont atténués.

— Ce serait une jolie pagaille si le moindre lieutenant pouvait faire ce qu'il veut ! tonne le Bavarois.

Eh oui, bien sûr — dans la vie, tout n'est qu'une question de point de vue. Pour l'un, j'ai pris une initiative très heureuse, pour l'autre, j'ai commis un acte nullement autorisé !

— Et je suppose que vous n'avez aucun argument à présenter pour votre défense ? poursuit mon correspondant, implacable. Evidemment, vous ne savez que dire... Là, il se trompe !

— Si, mon général. Cette nuit, monsieur le Maréchal du Reich en personne m'a appelé pour me féliciter.

A l'autre bout du fil, on se tait...

Vers le milieu de l'après-midi, arrive le colonel Lützow, inspecteur régional de la chasse. C'est un de nos as, titulaire de la croix de chevalier. Un homme encore jeune, grand, svelte, très sympathique.

Au cours d'une conversation amicale, nous examinons la possibilité de

généraliser l'emploi des bombes contre les quadrimoteurs.

Possibilité d'ailleurs limitée dans le temps. Nous savons fort bien que la méthode deviendra inapplicable dès que l'ennemi fera escorter ses bombardiers par des chasseurs.

Comme Lützow prend congé, je ne puis m'empêcher de remarquer :

— Elle en a fait, du bruit, cette bombe de malheur. Franchement, mon colonel, je voudrais ne l'avoir jamais lancée...

Il éclate de rire.

— Moi aussi, mon ami.

17 avril 1943.

Les Américains attaquent Brême. Juste au-dessus de la ville, l'escadrille, volant en formation encadrée, lâche ses bombes. Toutes sans exception, manquent l'objectif !

Après trois attaques frontales, j'arrive à incendier un Bœing qui va s'écraser dans un champ. Dans l'ensemble, c'est quand même une bonne journée, avec quatre bombardiers descendus, sans une seule perte de notre côté.

14 mai 1943.

L'ennemi lance une attaque massive sur Kiel. De nouveau, nous décollons avec nos bombes.

Au-dessus de Holstein, à environ neuf mille mètres, j'essaie à plusieurs reprises d'engager l'escadrille en entier. Chaque fois, la formation ennemie vire et se dérobe. Manifestement, les Ricains ont deviné nos intentions.

Au-dessus de Kiel, nous sommes pris dans le feu nourri de notre propre D.C.A. Les gars de la marine savent tirer. Malheureusement, ils nous gênent beaucoup.

Les Américains attaquent surtout les chantiers de constructions navales. Chacune de leurs bombes est un coup au but. Ces gaillards visent avec une précision diabolique !

Comme nous n'arrivons pas à nous placer ensemble au-dessus du box des quadrimoteurs, j'ordonne le lâcher individuel.

Ma bombe n'explose même pas. En revanche, celles des adjudants Fest, Führmann et Bier font du bon travail. Trois Bœing éclatent en l'air.

Une fois de plus, je vais me fier à mes armes de bord. Dévalant à 45 degrés, je fonce dans un groupe de quelque trente bombardiers. Une rafale qui pénètre dans mon fuselage stoppe net mon élan. Je dégage précipitamment.

Mon appareil a bien quelques trous, mais le moteur continue à tourner rond, les commandes à obéir. Allons-y ! J'attaque de nouveau, presque de face. Ma première gerbe frappe de plein fouet le nez d'un Bœing qui se cabre comme une bête blessée avant de descendre, en une succession de virages trop serrés. Trois mille mètres plus bas, il se désagrège.

Au cours de cette même sortie, l'adjudant Wennecker descend le cinquantième quadrimoteur de l'escadrille. Nous avons maintenant à notre

actif autant de victoires que l'état-major et les deux autres escadrilles ensemble. Est-ce seulement la chance ? Je ne le crois pas.

15 mai 1943.

Les Américains reviennent sur Kiel.

Je ne peux décoller qu'avec cinq appareils. Hier, tous nos coucous ont sérieusement écopé.

Nous rejoignons l'ennemi au large de la presqu'île de Saint-Pierre, avant qu'il ait franchi la côte.

De nos cinq bombes, une seule est un coup au but. Un Liberator dérape et fait le grand plongeon.

Après deux attaques manquées, je réussis enfin à placer mes rafales sur un Bœing qui vole sur le flanc du box. Le moteur intérieur droit arrêté, le gros bombardier dégage et, lentement, se glisse dans le milieu de la formation. A ma quatrième passe, je manque d'un cheveu son gigantesque empennage. Un drôle d'animal, cette forteresse volante ! La hauteur de son gouvernail de profondeur correspond sensiblement à l'envergure de mon Messerschmitt. Je commence à m'énerver. Tout ira donc mal, aujourd'hui ?

Tant pis si je dois y laisser ma peau ! Comme je me trouve derrière le box, je vire sec, amorce une chandelle, puis, basculant mon appareil, pique sur une forteresse qui vole en queue. Cette fois, ça y est ! Ses deux moteurs de gauche commencent à fumer. Très vite, l'Américain perd de l'altitude. Bientôt, il est tout seul. Maintenant, je le tiens. Je me colle dans son sillage et me mets à tirer comme un possédé. Son ventre s'illumine de flammes spasmodiques qui finissent par se rejoindre. L'un après l'autre, les dix hommes de l'équipage se lancent dans le vide. Leurs parachutes s'alignent comme à la parade, pendant que la forteresse, traînant un long panache de fumée, roule de plus en plus vite vers le sol. Ce n'est plus qu'une épave désarmée qui sème des débris incandescents avant de s'écraser à l'orée d'un bois.

21 mai 1943.

Aujourd'hui, au-dessus de Héligoland, j'ai encaissé, dès la première attaque, un obus qui sectionne une conduite d'huile. Je suis forcé de lâcher ma bombe au hasard. Péniblement, je regagne notre terrain.

Au large de Wangerooge, le sous-officier Kramer, son empennage emporté, heurte l'appareil de Bier. Encastrés l'un dans l'autre, les deux avions tombent comme une seule pierre.

Au dernier moment, à cinq cents mètres du sol, Bier arrive miraculeusement à dégager son zinc et à le ramener, en vol plané. Mais à l'atterrissage, il capote. L'appareil est en miettes. Et Bier n'a pas une égratignure !

Kramer, lui, a réussi à sauter. Affolé, il ouvre immédiatement son parachute, alors que sa vitesse avoisine encore les 700 km/h. Deux sangles cassent net, la soie ne se déploie qu'à moitié, et le malheureux frappe l'eau

avec une violence terrible, à quelques mètres de la plage. On le transporte d'urgence à l'hôpital où les médecins constatent de graves lésions internes.

25 juin 1943.

Je suis complètement vanné, ce matin. Hier soir, nous avons fêté l'anniversaire d'un camarade. Un nombre considérable de bouteilles est resté sur le terrain.

Ce qui n'a pas empêché le téléphoniste de me réveiller vers sept heures.

Ils n'auraient pas pu choisir un autre jour !

— Concentrations ennemies dans Dora-Dora !

Les pilotes cuvent encore leur vin. Je les laisse dormir et m'en vais, tout seul, interviewer le mécanicien-chef. Il m'annonce que onze appareils sur douze sont en état de voler.

Au mess, complètement désert, je me substitue au cuistot. Je prépare un œuf sur le plat et des toasts beurrés. Pourtant, je n'ai aucun appétit. Pour la première fois, je n'ai aucune envie de voler. Je sens une pression bizarre dans l'estomac Est-ce la peur ?

Non, je ne crois pas. Plutôt une sorte de dégoût. Je vais faire une petite promenade sur le terrain. Turitt, mon chien, trotte à côté de moi. De temps en temps, il aboie pour effrayer une mouette.

Les haut-parleurs se mettent à nasiller : Alerte ! Les pilotes apparaissent, les yeux cernés, la bouche amère. Tout en avalant leur petit déjeuner, ils enfilent la combinaison, les bottes fourrées, le gilet de sauvetage. Tout le monde est taciturne, maussade, endormi. Machinalement, je fourre deux paquets de pansements dans ma poche.

Alerte assise !

Arndt, mon mécanicien attitré, m'aide à m'attacher. Puis, il me tend l'écouteur du téléphone. Le commandant tient à souhaiter bonne chance à ses chefs d'escadrille : le lieutenant Sommer, le capitaine Falkensamer, et moi-même.

A 8 h 11, nous décollons. L'escadre est au grand complet, ce qui représente quarante-quatre appareils.

A 2 000 mètres, tous traversons une première couche de nuages. A 5 000, une seconde. Les pilotes se taisent. Dans les écouteurs, on n'entend que la voix du contrôleur qui signale les positions successives de l'ennemi.

7 000 mètres. Les Américains ne peuvent plus être très loin. Je déverrouille mes armes, vérifie mes instruments de bord, remonte le masque à oxygène qui pèse sur le nez.

Nous traversons un chaos de gros cumulus. Nous franchissons des ravins, pénétrons dans d'immenses cavernes, longeons des montagnes gigantesques. Les appareils paraissent minuscules dans cet univers démesuré. Très haut, à peut-être 10 000 mètres, s'étend une troisième couche de nuages, lisse, massive, d'un gris plombé.

— Les voilà !

Quelque mille mètres plus bas, ont surgi les forteresses volantes. Aujourd'hui, ils ne volent pas en formation compacte. Par petits groupes de trois ou de quatre, ils cherchent leur chemin dans ce paysage irréel.

Comme une avalanche, nous dévalons sur eux. Notre apparition provoque une confusion indescriptible. Manifestement, ils ne nous attendaient pas. Virant et zigzaguant dans tous les sens, ils essaient de s'échapper, se réfugient dans les nuages, se lancent dans des piqués affolés.

On dirait un essaim d'abeilles traversé par un bolide. S'ils n'arrivent pas à se regrouper, ils sont fichus. Dans les écouteurs, j'entends les voix excitées de mes pilotes qui se signalent mutuellement les meilleures positions de tir.

Comme coéquipier, j'ai emmené aujourd'hui un jeune sous-officier. C'est sa première mission de combat. S'il garde son sang-froid, ce sera aussi sa première victoire.

D'en haut et de derrière, nous attaquons deux forteresses qui volent en formation encastrée.

— Dolling, prenez celui de gauche !

Le sous-officier ne répond même pas. Voilà qu'il s'écarte, au lieu de rester près de moi.

— Bon sang, Dolling ! Revenez, passez sur ma gauche, attaquez !

A 100 mètres de la queue du bombardier, j'ouvre le feu. Mes obus frappent le fuselage, à peu près au centre. Je m'approche davantage malgré le feu nourri du mitrailleur arrière. Plusieurs balles s'enfoncent dans mon aile droite. Ce maudit mitrailleur arrière — il a du cran, ce garçon — peut-être tout en tirant, mâche-t-il tranquillement son chewing-gum...

Plus près, toujours plus près ! Une de mes rafales arrive directement dans le poste du mitrailleur arrière qui éclate comme un fruit mûr. Puis, quelques projectiles liquident également la tourelle.

Nous volons à présent dans un profond ravin de nuages, entre deux parois verticales, aux transparences laiteuses. Dolling se tient toujours à ma droite, passivement, stupidement comme pour marquer les coups. Qu'est-ce qu'il attend pour attaquer la deuxième forteresse ?

Je sens que je vais me mettre en colère.

— Espèce d'idiot, est-ce que vous allez tirer, oui ou non ? Patatras !

C'est l'autre forteresse qui me tire dessus ! Je vois nettement les flammes des mitrailleuses latérales de droite. Quelques secondes plus tard, sa tourelle entre, elle aussi, dans la danse. Les jets de traceuses passent juste au-dessus de mon hublot.

Des chocs métalliques en chaînes... J'encaisse de nouveau...

Nous traversons des lambeaux de nuages. Mes vitres s'embuent aussitôt. Je repousse les parois latérales du hublot.

Le premier Bœing est mal en point. L'incendie dévore l'arrière et le moteur intérieur gauche. La distance qui me sépare de lui ne dépasse guère cinquante mètres.

Je recommence à tirer. Il faut que je l'achève coûte que coûte. L'animal est

coriace, mais il ne pourra tenir bien longtemps. Déjà, les flammes atteignent son aile droite.

L'espace d'une seconde, je lâche le manche pour adresser des signes frénétiques à Dolling qui n'a toujours pas ouvert le feu. Un éclair qui m'aveugle, un coup terrible qui lance ma main droite contre la paroi... Effrayé, je regarde ma main. Le gant est fendu en deux, la paume ouverte ; un filet de sang coule le long du poignet. Pourtant, je ne ressens aucune douleur.

Serrant les dents, je ramène la main sur le manche, corrige soigneusement l'angle de tir et, d'un coup rageur, déclenche la bordée complète de mes armes. Cette fois, je suis bien décidé à lâcher seulement lorsque mes munitions seront épuisées.

Une demi-heure plus tard, la forteresse a son compte. Elle dérape violemment avant de s'abattre, comme une torche lancée du ciel, dans la couche inférieure des nuages.

Je la poursuis, en spirale étirée, jusqu'à cinq cents mètres de la mer. Mais elle a déjà disparu. Seule une grande tache d'huile enflammée s'étale sur les vagues.

Au-dessus des nuages, j'ai complètement perdu mon orientation. Cependant, je sais qu'en mettant le cap au sud, j'atteindrai forcément la côte. Heureusement, mon moteur est intact. Les mitrailleurs de la deuxième forteresse n'étaient pas des tireurs d'élite.

En revanche, ma main commence à m'inquiéter. L'engourdissement du choc passé, je ressens une douleur lancinante qui se propage jusqu'au coude. J'ai déjà perdu beaucoup de sang. Le devant de ma combinaison ressemble à un tablier de boucher.

J'aimerais quand même savoir jusqu'à quelle distance de la terre je me suis laissé entraîner. Les minutes s'écoulent, et la côte reste toujours invisible.

J'ai de plus en plus chaud, d'une chaleur bizarre, paralysante. Des nausées me secouent, mes yeux se voilent...

Et cette main qui, à présent, fait mal à hurler !

Enfin, une île. Je reconnais Norderney. Dans sept ou huit minutes, je vais pouvoir atterrir.

Et voilà Jever, le terrain avec le dessin familier des pistes et des baraques. Malgré la douleur intenable, j'arrive à piquer correctement et à balancer mes ailes, pour annoncer ma victoire.

Les mécaniciens lèvent la tête, me sourient, agitent les bras, brandissent leurs casquettes. Moi, je n'ai plus du tout envie de rire.

Pour atterrir, il me faut les deux mains. Plus exactement, la gauche, car la droite est complètement inerte, un poids mort.

A l'infirmerie, le toubib découpe le gant collé par le sang et fait un pansement provisoire. Pour plus de sûreté, je lui demande de me faire une piqûre antitétanique.

Il est 9 heures. Quelques minutes avant midi seulement, nos derniers appareils regagnent la base. En tout, l'escadrille a descendu ce matin trois

quadrarmoteurs. Un bilan fort honorable.

Rassuré, je puis enfin partir à l'hôpital. Un chirurgien examine la plaie, puis, sans un mot, m'ampute les deux premières phalanges de l'index.

— Tout ira bien, déclare-t-il, à moins que la gangrène ne m'oblige à tailler davantage. Nous allons garder le lieutenant en observation, ajoute-t-il, à l'adresse d'une infirmière. Occupez-vous de son installation.

L'infirmière me conduit dans une chambre, située tout au bout de l'immense couloir. Machinalement, je regarde par la fenêtre. Dans la cour, stationne encore ma voiture ; le chauffeur attend, en grillant une cigarette.

Doucement, j'entrebâille la porte. Le couloir est désert. Sur la pointe des pieds, je cours jusqu'à l'escalier.

Toute ma vie, j'ai eu horreur de cette infecte odeur d'éther.

Une demi-heure plus tard, je suis de retour au terrain.

Je ris tout seul en pensant qu'à l'hôpital, ils doivent être en train de me chercher.

25 juillet 1943.

Au début du mois, j'ai eu une permission de cinq jours. En réalité, le commandant m'avait ordonné d'en prendre quinze. Mais je m'imaginais que, sans moi, l'escadrille allait se faire exterminer.

Lilo, toujours douce et compréhensive, n'a pas essayé de me retenir. J'ai quand même des remords...

A Hameln, j'ai fait confectionner une calotte en cuir pour protéger mon pansement. Une courroie attachée à la calotte me permettra de manier le manche.

Au cours de la semaine passée, je me suis beaucoup promené, à bord d'un Taiphoun, un appareil de voyage, à quatre places, aux lignes élégantes.

Aujourd'hui, j'ai survolé l'agglomération hambourgeoise. Les Anglais, par leurs attaques nocturnes, et les Américains par leurs bombardements diurnes, ont détruit une partie importante de l'immense ville. Des quartiers entiers ont été « nettoyés » au phosphore. On estime le nombre des morts à cent mille.

La veille, les Américains ont bombardé certains objectifs militaires. Ce matin, les incendies font rage au milieu des ruines. Un fantastique champignon de fumée s'élève jusqu'à mille mètres et s'étire, dans une bande large de vingt à trente kilomètres, jusqu'à la côte de la Baltique, sur plus de cent kilomètres.

Dans le ciel d'une pureté éblouissante, ce nuage sinistre évoque toute l'horreur de la guerre moderne...

28 juillet 1943.

— Concentrations ennemies dans Dora-Dora !

Nous avons déjà compris. Ce sera encore pour nous. Je vais attacher ma main au manche. On verra bien ce que ça donnera.

Nous décollons avec 11 appareils, à 8 h 33. Chaque zinc emporte, sous le

ventre, une bombe de 250 kilos.

Les bombes lâchées, nous assistons à un spectacle extraordinaire :

Au-dessous de nous, la formation ennemie, étroitement serrée un instant plus tôt, se désagrège en un clin d'œil. Certaines forteresses piquent désespérément, d'autres dégagent de tous les côtés. Quelques-unes évitent de justesse la collision. La bombe de l'adjudant Fest a explosé au milieu d'un groupe de trois bombardiers. Presque simultanément, tous les trois s'abattent, les ailes fauchées par la déflagration. Vingt parachutes au moins s'épanouissent dans le ciel.

Dans les écouteurs, éclatent des cris de joie. Nous ne sommes plus qu'une bande de gamins qui décrivent des loopings et des tonneaux au-dessus du box disloqué. Trois d'un seul coup ! J'ai du mal à rétablir l'ordre.

— Et maintenant, en avant ! Dans le tas !

Déjà, j'aligne un quadrimoteur intact dans mon collimateur. Je pilote aujourd'hui pour la première fois un nouvel appareil, équipé d'un canon central de 30 mm. Mes obus ouvrent des brèches énormes dans le fuselage de l'Américain qui, effrayé, dérape sur l'aile pour se sauver vers le bas. Cinq ou six autres, la plupart en feu, quittent également la formation. Nous allons les achever séparément. L'un après l'autre, ils s'embrasent, tombent en vrille, disparaissent dans l'eau. Bientôt six taches d'huile enflammée marquent autant de points de chute.

Mais le gros de la formation se défend avec acharnement. Comme je me retourne pour suivre du regard ma première forteresse, je vois un de nos propres appareils s'écarter en titubant. L'instant d'après, son aile droite s'enflamme. Pleins gaz, je fonce pour le rejoindre. C'est l'appareil du sous-officier Höfig, un de mes meilleurs pilotes.

— Du calme, Höfig, gardez votre sang-froid ! Je sais bien que c'est facile à dire. Maintenant, son fuselage flambe comme du bois mort.

— Sautez, Höfig, autrement, vous allez vous rôtir les fesses !

Quelques instants de tension insupportable, puis, je vois son corps se dresser au-dessus du hublot. Le vent l'arrache, le projette vers le haut et, enfin, l'abandonne.

Lancé dans le vide, Höfig tombe, en chute libre, environ deux mille mètres avant de tirer sur la boucle de son parachute. En voilà un qui ne doit pas souvent perdre la tête.

Je pique à sa suite, le rattrape et décris des cercles autour de lui. Il agite la main, secoue la tête et, avec une grimace, montre la mer qui se rapproche rapidement. Ce bain forcé n'a pas l'air de l'enchanter.

Par la radio, j'avise la tour de contrôle :

— Petit frère vient de sauter, dans carré U-Q-6. Prière de le repêcher.

— Victor, Victor (compris, compris), répond la voix du contrôleur.

A 9 h 50, dix appareils regagnent le terrain. Les mécaniciens nous portent en triomphe. Après tout, ils peuvent eux aussi revendiquer une part de l'honneur. Mon fidèle Arndt m'offre — pour la sixième fois — le même pot de

fleurs.

— Je ne peux tout de même pas en acheter un autre, chaque fois que vous descendez une grosse bagnole, explique-t-il. La guerre me reviendrait trop cher.

Aujourd'hui, notre compte courant, côté actif, s'augmente de onze quadrimoteurs ! Onze forteresses volantes qui ne bombarderont plus jamais les villes allemandes !

Nos vedettes rapides repêcheront une demi-compagnie d'aviateurs américains, sans parler de l'ami Höfig qui est en train de barboter avec les copains du secteur postal opposé.

Dans la soirée, un hydravion le ramène de Hélioland où une vedette l'a déposé juste à l'heure du déjeuner. A part quelques brûlures superficielles au front et aux mains, il est indemne. S'il titube et, à tout instant, éclate d'un rire légèrement idiot, c'est que les gars de la marine l'ont trop arrosé d'alcool, histoire de lui faire oublier le goût de l'eau salée.

— Eh bien, mes enfants, quelle rigolade ! répète-t-il constamment, sans préciser s'il parle de son bain ou de ses libations.

Cependant, le véritable héros du jour est Johnny Fest, l'homme qui, d'une bombe, a descendu trois forteresses. Quand je lui dis qu'il a droit, à lui seul, à un bon quart des félicitations officielles, il rougit comme une jeune fille à son premier baiser. Pourtant, Johnny n'a rien d'une jeune fille...

15 août 1943.

Pour nous récompenser, ces messieurs de la section d'études ont inventé quelque chose de nouveau.

Les mécaniciens montent sous chaque aile de nos appareils un « tuyau de poêle ». En réalité le tube de lancement d'une grenade de 210 mm, plus exactement une fusée, avec sa charge de propulsion, sa charge explosive et son détonateur. Si ça continue, ils finiront par nous équiper de canons à longue portée !

Il paraît qu'il faut lancer ces pralines d'une distance de huit cents mètres, de derrière, dans les phalanges de bombardiers.

17 août 1943.

Ce matin, dès potron-minet, nous recevons l'ordre de nous installer sur-le-champ à Rheine, terrain situé à quelques deux cents kilomètres dans le sud. On s'attend à des attaques massives sur le centre de l'Allemagne. Nous serons engagés en même temps que les autres groupes déjà stationnés dans la région.

Une heure et demie plus tard, changement de programme. Nous allons à Gilze Rijn, une grande base hollandaise. Nous y arrivons vers midi. Un terrain immense que les bombes des Tommies ont copieusement labouré, il y a quelques jours.

Il fait une chaleur atroce. Heureusement, le mess est bien organisé. Des serveuses appétissantes roulent jusqu'à nos appareils des chariots chargés de

rafraîchissements et de plats bien remplis.

A 13 h 15, alerte : décollage immédiat. Au-dessus d'Anvers, nous rencontrons l'ennemi : une puissante formation de forteresses volantes, escortée de Spitfire. Avec mes tuyaux de poêle, pas question d'engager la bagarre contre des appareils de chasse. Pourtant, je ne voudrais pas les larguer dans la nature. Attendons !

Juste avant Aix-la-Chapelle, les Spitfire font demi-tour et rentrent à tire-d'aile. Maintenant, nous pouvons attaquer.

Je ne suis pas encore à bonne portée quand un obus traverse mon plan gauche et décroche le tube de lancement. Crispé aux commandes, je dois lutter de toutes mes forces pour maintenir mon zinc en équilibre. Du coin de l'œil, j'examine le trou respectable dans l'aile. Hum ! Probablement le longeron principal a pris un coup. Au moindre effort brusque, l'aile risque de se détacher. Ce qui signifie qu'il faudra renoncer aux virages serrés.

Je pourrais tout de même essayer d'expédier ma seconde grenade dans le box ennemi. Presque tous mes pilotes ont déjà lancé les leurs. Deux projectiles ont fait mouche, et je vois les bombardiers atteints éclater comme des bulles de savon. Les autres grenades, par contre, ont manqué leur but. Je lâche la mienne qui s'enfonce de biais dans la formation, pour ressortir de l'autre côté sans avoir explosé.

Pour l'instant, je ne puis rien faire de plus. Laissant les camarades poursuivre l'attaque avec leurs armes de bord, je file jusqu'au terrain de Bonn-Hangelar. Un mécanicien-chef constate qu'en effet, le longeron principal est entamé. Pour aujourd'hui, mon zinc est hors de combat. On me promet de remplacer l'aile endommagée au cours de la nuit.

A petits pas, les mains dans les poches, je flâne sur le terrain. Sans cesse atterrissent des Messerschmitt et des Focke-Wulf qui reviennent du combat. Une trentaine d'appareils appartenant à plusieurs unités sont en train de refaire le plein d'essence et de se réapprovisionner en munitions. Je remarque que, parmi les pilotes, ne se trouve aucun chef d'escadrille.

Les Ricains sont encore en train d'attaquer les usines de roulements à billes de Schweinfurth. Des masses énormes de bombardiers passent au-dessus de nous, très haut, en direction du sud-est.

Et mon zinc qui est abîmé ! Il a de quoi hurler de rage !

Tant pis, je décollerai quand même. Le mécanicien-chef a beau protester, je vais le faire préparer.

Puis, je réunis tous les pilotes disponibles, les répartis en sections et prends le commandement de cette escadrille improvisée.

A 17 heures précises, j'emmène tout le monde contre les Américains qui, entre temps, ont repris le chemin du retour. J'espère bien les secouer un peu.

Je sais que je dois traiter mon coucou avec une extrême prudence, à peu près comme un œuf cru. Pour l'instant, il monte normalement. Bientôt, nous atteignons l'altitude de 7 000 mètres. Juste devant nous, vole une formation de quelque 250 Bœing.

Lentement, nous réduisons la distance. A 300 mètres, je déclenche l'attaque. Chacun pour soi !

Laissant les autres foncer dans le tas, je reste moi-même derrière le box, pour ne pas exposer mon appareil à des manœuvres trop violentes. Ma cible est toute trouvée, une forteresse qui, légèrement déportée sur la gauche, avance au-dessous du gros de la formation. A 150 mètres, j'ouvre le feu, à coups de rafales sèches. Le bombardier riposte vigoureusement. Les colliers mouvants de ses traceuses m'encadrent de près, de très près même.

Je n'ose guère me dérober par les zigzags habituels. Constamment, je louches vers mon plan troué. Tiendra ? Ne tiendra pas ?

Tout à coup, une gerbe arrive droit dans mon appareil. Je sens une âcre odeur de poudre et de roussi. Instinctivement, je me recroqueville derrière le moteur qui tourne toujours, sans une défaillance. Allons, ce n'est pas encore pour cette fois ! Je m'approche davantage, à moins de cent mètres, tout en corrigeant doucement ma visée. Posément, j'appuie sur les boutons de déclenchement. A cette distance, je ne peux le manquer.

En effet, mes rafales traversent ses ailes, s'enfoncent dans son fuselage, labourent son ventre. L'Américain n'est plus qu'une boule de feu qui roule de plus en plus vite vers les prairies marécageuses. Quatre parachutes s'épanouissent derrière lui.

Je suis sur le point d'entamer un prudent virage quand une grêle de balles s'abat sur mon appareil. J'ai l'impression d'être assis dans un tonneau sur lequel un mauvais plaisant viderait un sac de pommes de terre.

Ils m'ont quand même eu ! Des flammes sortent de mon moteur, une fumée corrosive me pique les yeux... Je repousse le hublot. Aussitôt, la fumée devient plus épaisse. Lentement, l'huile surchauffée coule sur le plan gauche.

Je préfère couper le moteur. Les thermomètres indiquent que l'huile et le glycol ont atteint leur point d'ébullition. Pourvu que l'aile gauche tienne !

Puis, tout à coup, les flammes disparaissent. L'incendie est éteint.

Je largue complètement le hublot. Le souffle du vent m'arrache littéralement l'air de la bouche, m'enlève mon foulard, tire furieusement sur mon casque.

Ne ferais-je pas mieux de sauter ?

Attendons encore un peu. Pour l'instant, mon coucou continue à voler.

L'hélice bloquée, je descends lentement, en vol plané, toujours vers l'est. Malgré le vent qui siffle le long du fuselage, je suis trempé de sueur.

Devant moi, en contrebas, le ruban argenté du Rhin serpente dans un paysage desséché. L'air vibre sur la plaine infinie. 4 000 mètres !

Avec un peu de chance, je regagnerai Bonn-Handlar.

3 000 mètres ! Mon zinc descend beaucoup trop vite. Evidemment, un Messerschmitt 109 n'est pas un planeur.

Et si je relançais le moteur ?

Je règle l'hélice, appuie sur l'allumage, ouvre prudemment l'admission des gaz pour rattraper un peu de vitesse. Le moteur démarre, tousse, crachote, puis

— miracle des miracles — se met à tourner normalement.

Doucement, comme à tâtons, je regrimpe jusqu'à près de 4 000 mètres. Peine perdue ! Déjà, le moteur recommence à cramer et à dégager cette horrible fumée qui me prend à la gorge.

Je coupe le contact, tant pis, il va falloir continuer à planer. En tout cas, je me m'aviserai plus à taquiner le moteur.

Nom d'un chien ! Jamais, je n'arriverai à Hangelar. Me voilà déjà à 2 000 mètres, 1 500, 1 000...

Eh bien, résignons-nous ! Je choisis un champ étiré en longueur et amorce de très loin ma prise de terrain. La terre monte vers moi à une vitesse affolante.

Comme je vais être obligé de me poser sur le ventre, je lance encore une fois le moteur. Il démarre... il tourne...

Attention ! Mon virage n'est pas assez serré. Je vais me jeter dans les peupliers. Essayons de reprendre quelques mètres...

Soudain, le moteur coupe ! L'hélice ralentit, puis, s'arrête, comme immobilisée par un poing géant.

Les commandes ramollissent, l'appareil se penche, il dérape sur le plan gauche. Je le laisse aller, pour le rattraper quelques mètres plus bas. Sous mes ailes, défilent les maisons d'un village. A la sortie, j'évite de justesse la cime d'un vénérable tilleul.

Le badin indique 220 km/h. A tout prix, il faut que je m'approche du sol ! 200 km/h. Mes plans accrochent une pointe de peuplier...

180 km/h. Lancé au ras des pâquerettes, j'emporte deux ou trois clôtures dont les poutres et les planches tourbillonnent de tous les côtés. L'appareil soulève un nuage de poussière dans lequel s'envolent des mottes de terre. Le ventre se pose... je freine sec, arc-bouté dans les sangles, les pieds appuyés sur les pédales des palonniers.

Bonté divine — un talus juste devant moi —, un fracas épouvantable auquel succède un silence brutal...

Lentement, les mains tremblantes, je me détache et m'extirpe du cockpit.

Seigneur ! Mon « Gustave » a l'air d'un seau à confitures piétiné par un taureau en furie. Ce n'est plus qu'un lamentable amas de ferraille que personne ne prendrait pour les restes d'un avion. Seule la roue arrière du train d'atterrissage est restée intacte. De ma manche droite, coule un mince filet de sang.

27 août 1943.

Le toubib a extrait les éclats qui s'étaient logés dans mon bras. Les plaies sont déjà refermées.

Depuis une semaine, nos « Gustave » traînent, en plus des tuyaux de poêle, des réservoirs supplémentaires qui doivent augmenter notre rayon d'action. Il paraît qu'on va nous engager dans le Centre de l'Allemagne et jusqu'en Bavière.

Ce matin, dès 9 heures, les haut-parleurs annoncent des concentrations ennemies dans le fameux carré Dora-Dora. Ça devient fastidieux. Pourquoi les Ricains ne se regroupent-ils pas, de temps en temps, dans une autre carré de la carte ?

Décollage à 10 h 30. Le temps est couvert. A 3 000 mètres, nous pénétrons dans les nuages. En émergeant de l'autre côté, en plein soleil, nous découvrons l'ennemi, presque à notre verticale, à environ 6 000 mètres. Les bombardiers, en formation largement étagée, se dirigent droit vers l'est. Prenant un cap parallèle, nous grimpons jusqu'à leur niveau.

Les réservoirs supplémentaires sont encore à moitié pleins quand je donne l'ordre de les larguer.

Manifestement, l'ennemi redoute nos grenades. Pendant que nous manœuvrons pour nous placer en bonne position, l'énorme phalange se divise en plusieurs groupes de 30-40 appareils qui changent continuellement de cap. Une tactique assez adroite qui réduira considérablement l'effet de nos attaques. Curieux que les tacticiens d'outre-Atlantique n'y aient pas songé plus tôt !

Choissant un box au hasard, je reforme l'escadrille et la conduis jusqu'à 600 mètres de l'objectif. Puis, avec un ensemble parfait, nous lançons nos grenades.

Jamais encore, nos bordées n'ont obtenu un tel résultat !

Mes deux projectiles frappent de plein fouet une forteresse volante qui explose avec ses bombes. Ce n'est plus qu'une masse de flammes d'où s'échappe une pluie de débris incandescents.

Wenneker, lui aussi, a atteint une grosse bagnole qui s'embrase et, après une abattée brutale, se met en vrille.

Mon chef de section, le sergent Reinhard, place ses grenades à quelques mètres d'un Boeing. Rudement secoué, le gros bombardier dégage à bâbord et disparaît dans une falaise de nuages.

Reinhard se lance à sa poursuite. Bien placé dans son sillage, il tire rafale sur rafale pour l'achever.

Machinalement, je fais, du regard, le tour de l'horizon. Tiens, qu'est-ce que cela peut bien être ? Au-dessus de nous, apparaissent d'étranges filets de condensation. Les traînées sont doubles. Peu à peu, j'arrive à distinguer les appareils qui les tracent dans le ciel. Ils sont extrêmement rapides.

Voilà qui est bizarre ! Je sais que, du côté allemand, seuls des Messerschmitt et des Focke-Wulf ont été engagés.

Les appareils inconnus tournent continuellement au-dessus des quadrimoteurs. Si ce sont des nôtres, qu'est-ce qu'ils attendent pour attaquer ?

Montant en chandelle, je pénètre dans ce carrousel mystérieux.

Bonté divine ! Ce sont des Lightning. Il y en a une bonne douzaine. En hâte, je signale aux camarades que les Ricains ont emmené une escorte.

Comme je ne peux guère les attaquer tout seul, je pique de nouveau sur les forteresses volantes. Soudain, juste devant moi, je vois dévaler quatre

appareils qui semblent tomber du ciel Ils portent l'étoile blanche des forces américaines et, sur les plans, de larges bandes également blanches. Des Thunderbolt, probablement. Un type d'appareils que nous n'avons pas encore rencontré. Eh bien, ça promet !

Sans hésiter, je me lance à leurs trousses. Ils décrivent un virage serré, en direction d'une forteresse dont les deux moteurs extérieurs sont arrêtés. Dans le sillage du quadrimoteur, un Messerschmitt. Pas de doute, c'est Reinhard. L'imbécile ne s'intéresse qu'à sa victime. Si bien qu'il n'a pas encore aperçu les chasseurs qui se fauillent derrière lui ! Je me mets à hurler.

— Reinhard, dégagez, fichez le camp, deux Thunderbolt derrière vous !

Il ne répond même pas. Entêté comme une mule, il continue à arroser sa forteresse.

Je plonge en biais sur les chasseurs ennemis. Le premier Thunderbolt a déjà ouvert le feu sur cet idiot de Reinhard qui poursuit toujours sa proie.

Encore quelques secondes, et j'arrive en position de tir. A la première rafale, le Thunderbolt prend feu et, désarmé, s'abat en tournoyant. Et de deux !

Tout à coup, une giclée de balles pénètre dans mon zinc. Surpris, je tourne la tête. A cinquante mètres derrière moi, un Thunderbolt ajuste son tir. Deux autres dégringolent pour lui prêter main-forte.

Des deux mains, je renverse le manche pour me lancer pleins gaz dans les nuages qui montent vers nous.

Mon moteur est en flammes. Une chaleur suffocante envahit mon cockpit. D'un instant à l'autre, je vais griller dans cette cage.

Je largue le hublot, arrache le masque à oxygène, détache les sangles qui me retiennent au siège. Remontant les jambes, j'envoie de toutes mes forces le manche en avant. Le vent m'empoigne, me soulève, me projette dans l'espace. Un double saut périlleux — un sifflement dans mes oreilles — doucement, j'actionne la poignée du parachute. L'ouverture de la corolle fait entrer les courroies dans ma chair. Une violente secousse, — j'ai l'impression, après ma chute hallucinante, d'être immobile, suspendu en l'air.

Lentement, d'un mouvement balancé, je descends vers la terre. C'est quand même rudement pratique, un parachute — à condition qu'il s'ouvre.

A 11 h 26, j'atteins le sol, en l'occurrence une charmante prairie. Trente et une minutes plus tôt je décollais. Entre-temps, trois appareils ont disparu du ciel. Je me console de la perte de mon coucou en pensant que le score, deux à un pour moi, est encore honorable.

Arndt, mon mécanicien, fait une drôle de tête en me voyant revenir à pied, le parachute sous le bras.

— Notre beau « Gustave », murmure-t-il. Je l'avais si bien astiqué... Vers la fin de l'après-midi, je peux dresser le bilan de la journée. Ce n'est pas brillant. Le sous-officier Dolling est mort. Les adjudants Raddatz et Johnny Fest — ils ont eu le temps de sauter en parachute — sont assez grièvement blessés. La 4e escadrille a deux morts et un blessé grave. L'état-major un

mort. Mais la 6e escadrille a perdu neuf pilotes sur douze ! Et comme les trois survivants ont dû sauter, la 6e n'a pas vu revenir un seul de ses appareils.

Dans la colonne de l'actif, je peux inscrire douze victoires dont six obtenues par mon escadrille. Quant à moi, j'ai pu porter ma liste à seize appareils abattus.

Nos lourdes pertes s'expliquent par le fait que l'intervention des chasseurs américains nous a surpris en pleine action. Jusqu'à présent les bombardiers étaient si rarement escortés que nous ne songions même pas à assurer nos arrières.

Nous avons tout de même obtenu un beau succès défensif. Le raid américain n'a pas atteint son objectif. Presque tous les quadrimoteurs ont dû ramener leurs bombes. Seule une petite formation a largué les siennes, au hasard d'une trouée dans les nuages, sur une bourgade de la Frise orientale. Les bombes sont tombées sur une école, tuant cent vingt enfants, un tiers des enfants de la petite ville !

Cette guerre est trop atroce, trop inhumaine !

4 septembre 1943.

Depuis une semaine, nous sommes installés à Marx, un terrain important avec trois pistes bétonnées, au sud de Jever. Nous avons eu une brève accalmie. Chaque matin, je pars en promenade, accompagné de Turitt qui s'amuse à poursuivre les mouettes dont le vol rasant a le don de l'exaspérer.

A 8 h 30, les haut-parleurs interrompent l'émission de musique de danse pour ordonner l'alerte assise. Turitt gambade à côté de moi et saute sur le plan gauche de mon appareil, pendant que je me hisse dans le cockpit. Depuis mon arrivée de Norvège, c'est sa place attitrée à chaque alerte. Lorsque le moteur démarre, il se laisse emporter par le souffle de l'hélice, retombe sur ses quatre pattes et « dégage » en s'échappant par la gauche. Puis, quand l'appareil s'ébranle, il le suit, jusqu'à ce que l'allure dépasse ses moyens.

Une fois de plus, les Américains se dirigent vers la Hollande du Nord. Nous décollons au grand complet. Quarante appareils montent en décrivant un large virage, pour se grouper au-dessus du terrain.

— Caruso trois-six-zéro, indique le contrôleur.

Ce qui signifie que nous devons prendre un cap de 360 degrés.

Nous grimpons lentement. A partir de 7 000 mètres, les appareils traînent de longs filets de condensation. Il fait un froid de canard. L'haleine gèle sur les masques à oxygène. De temps en temps je frappe mes mains contre mes cuisses pour me réchauffer.

Loin dans l'ouest, nous distinguons maintenant la formation ennemie, box massif de quelque quatre cents forteresses volantes. Etroitement groupés, nous obliquons à sa rencontre. Quelques minutes plus tard, le tir de toutes nos armes déclenchées, nous fonçons dans la phalange qui vomit un fleuve de traceuses.

A cinquante mètres, je vois mes obus pénétrer dans le nez d'un

quadrimateur dont la silhouette énorme remplit complètement le collimateur. Passant de justesse sous son ventre, je traverse toute la formation et, retrouvant l'espace libre, vire en cabrant au maximum.

Ma victime est sévèrement touchée. Elle bascule en avant, dégage par le bas et, d'une allure un peu incertaine, fait demi-tour.

Ah non, mon ami ! Si tu crois que je vais te laisser rentrer, tu te fourres le doigt dans l'œil.

Dès que la grosse bagnole est hors de portée des mitrailleuses de ses amis, je me colle dans son sillage. Tranquillement, systématiquement, je commence à la démolir. Ses zigzags ne me dérangent guère. Bientôt, le gros bombardier flambe, comme une torche. Déjà, huit parachutes s'épanouissent dans le ciel.

L'épave descend de plus en plus vite. Volant sur sa gauche, à quelques mètres, j'examine les brèches béantes que mes rafales ont ouvertes dans son fuselage.

Tout à coup, un éclair part de la tourelle, et une gerbe de balles claque dans mon moteur.

Aussitôt, des flammes jaillissent du radiateur. Les gouvernails ne répondent plus aux sollicitations du manche et du palonnier.

Encore un zinc de bousillé !

Et c'est la succession classique des manœuvres finales... larguer le hublot, détacher les sangles du siège...

Mon malheureux moulin tombe, se met en vrille, se rétablit, puis, une force irrésistible m'arrache.

Je me retrouve entre ciel et terre, suspendu au parachute que je ne me souviens même pas d'avoir ouvert.

Quelques centaines de mètres plus bas, planent les parachutes des Américains. Je vais me baigner en compagnie des mâcheurs de chewing-gum. Peut-être allons-nous nous noyer tous ensemble.

La mer est dure aujourd'hui !

Avant de plonger dans l'eau, je détache la boucle du parachute.

Juste comme je remonte à la surface, une vague déferle sur ma tête. Suffoqué, je bois la tasse !

Mon gilet de sauvetage se gonfle, me porte jusqu'au sommet d'une lame, me supporte pendant que je glisse jusqu'au fond d'un creux vert émeraude. Mon canot pneumatique a parfaitement résisté au choc. Je réussis à m'y hisser, entre deux vagues qui tentent de me l'arracher.

Balancé d'un mouvement égale, je ferme les yeux, pour essayer de me calmer. A chaque déferlement, l'eau gicle dans le canot. Inutile d'écoper, de toute façon, l'embarcation ne peut pas couler. Je préfère ménager mes forces.

Je suis trempé jusqu'à la moelle des os, je claque des dents, j'ai une sensation bizarre dans l'estomac. L'eau salée me cuit les lèvres, me brûle les yeux. Une véritable partie de plaisir, quoi !

D'un geste nerveux, j'ouvre le sachet contenant la poudre colorante. A présent, je flotte au milieu d'une immense tache verte, aux reflets chatoyants.

Ma montre est arrêtée. On m'avait pourtant garanti son étanchéité et sa résistance aux chocs.

En frappant l'eau, j'ai perdu mon pistolet lance-fusées. Furieux, je détache la ceinture contenant l'étui à fusées, et la lance dans l'eau. Qu'est-ce que j'en ferais ?

Au-dessus de moi, le ciel est vide. Depuis une demi-heure au moins les camarades ont repris le chemin du terrain. Quelques traînées de condensation serpentent encore entre les nuages.

Je ne sais plus combien de temps je mijote dans ce bain salé. Enfin, j'entends comme un bourdonnement qui approche, s'enfle, devient une pétarade assourdissante. Une vedette surgit entre deux lames. Elle ralentit, vire de bord, vient se ranger contre mon canot. Des bras vigoureux me soulèvent.

Enveloppé dans une couverture, je suis débarqué à Heligoland.

Le soir, un hydravion me ramène à Marx.

10 septembre 1943.

Et le jeu continue !

Aujourd'hui, les Américains lancent une attaque massive sur Munster. Au-dessus de la ville en flammes, alors que nous allons nous jeter sur une formation de forteresses volantes, nous sommes surpris par une vingtaine de Thunderbolt. C'est aussitôt une course-poursuite échevelée ! Le Thunderbolt paraît assez lourd, mais c'est un appareil rapide et très maniable. Cependant, je crois que le Messerschmitt 109 entre les mains d'un bon pilote, lui est supérieur.

Du coin de l'œil, je vois un Messerschmitt 110 se lancer tout seul à l'attaque d'un box de bombardiers. Ses quatre grenades arrivent au centre de la formation. Deux grosses bagnoles éclatent, projetant leurs débris sur leurs voisins.

L'instant d'après, plusieurs Thunderbolt se jettent sur le vainqueur. Suivi des adjudants Barran et Führmann, je pique pour les intercepter.

Ma première rafale liquide un Américain dont le zinc se désagrège sous mes yeux. Führmann en descend un second, puis, toute la meute nous tombe dessus. Nous nous débattons comme des diables dans un bénitier. Je présente un véritable programme de haute école et, finalement, m'échappe par une grimpée en spirale.

Je sais que cette manœuvre dépasse les possibilités du Thunderbolt. Malheureusement, elle dépasse aussi celles des deux adjudants qui décrivent des zigzags désespérés, essayant vainement de semer la douzaine de Ricains qui les serrent de près.

Le Messerschmitt 110 a profité de la diversion pour prendre du champ.

Comme je ne veux pas abandonner mes camarades, je pique encore une fois sur leurs poursuivants, tirillant au hasard, afin de détourner leur attention. Je réussis si bien que j'encaisse un obus dans l'empennage, et un

autre dans le plan gauche.

Mon moulin passe sur le dos et commence à tomber, presque à la verticale. Rien à faire pour le redresser. La chute infernale continue jusqu'à environ mille mètres. Cette fois, c'est grave. Mes mains se mettent à trembler, une sueur froide s'écoule de tous mes pores. Serait-ce la fin ?

Dans mon désespoir, j'essaie de pousser le manche contre la paroi latérale. Il ne bouge même pas. Je remonte les pieds et, de toutes mes forces, pèse sur la commande bloquée...

Une gifle effroyable ! Mon crâne résonne contre la paroi de droite. Etourdi, je me rends à peine compte que l'appareil a repris sa position normale et vole tranquillement, en ligne droite !

A Twente, un de nos terrains auxiliaires, je me pose à côté de la piste, sur le ventre. Mon « Gustave » n'est pas joli à voir. Une moitié du train d'atterrissage est fauchée, la partie supérieure de l'empennage arrachée, le fuselage troué comme une écumoire.

Quelques minutes plus tard, atterrit sur la piste centrale un Focke-Wulf apparemment intact. Au contact du sol, une partie du train se replie, l'appareil capote et, aussitôt, s'enflamme. Le pilote, coincé dans le cockpit, se consume sous mes yeux. Je ne peux même pas m'approcher du brasier, tant la chaleur est intense.

Les jambes coupées, je m'affale dans l'herbe.

Comme je me relève, au bout d'un quart d'heure, une formation de quadrimoteurs lâche une pluie de bombes en bordure du terrain.

Pour aujourd'hui, j'ai mon compte !

17 décembre 1943.

Ce matin, des « taxis aériens » ont transporté à Achmer les pilotes de trois groupes de chasse. Nous allons avoir l'honneur de recevoir le Maréchal du Reich qui arrivera une heure plus tard, traînant à sa suite une colonne de quelque trente voitures.

Comme il a exprimé le désir de faire la connaissance des meilleurs spécialistes de la lutte contre les forteresses volantes, je peux m'entretenir avec lui pendant une dizaine de minutes.

Avec mes quinze quadrimoteurs abattus, j'arrive en tête de la région divisionnaire, ex-aequo avec le capitaine Specht et le lieutenant Frey.

Göring fait une impression bizarre. Il porte un uniforme fantaisiste, gris clair, aux épaulettes brodées de fils d'or. Ses grosses jambes sont engoncées dans des bottes de cuir rouge.

Le visage paraît bouffi, comme par une maladie. On dirait qu'il est poudré.

Seule sa voix est agréable, chaude, sympathique cordiale. Cette chaleur est certainement sincère. Je sais qu'il a une affection paternelle pour ses pilotes.

Il m'interroge sur mes victoires en s'intéressant surtout au premier Mosquito que j'ai abattu il y a une année. Les Mosquito, déclare-t-il, sont en quelque sorte ses ennemis personnels. Les deux appareils que j'avais

interceptés, ce jour-là, l'avaient particulièrement irrité. L'alerte déclenchée par leur apparition au-dessus de Berlin l'avait empêché pendant près de deux heures, de commencer un important discours.

Un peu plus tard, le maréchal, s'adressant à tous les pilotes, aborde les grands problèmes de la défense du territoire allemand. A la surprise générale, il attribue la responsabilité de nos graves échecs sur le front de l'ouest au niveau insuffisant de la chasse. Il insiste longuement sur les magnifiques exploits de la R.A.F., pendant la bataille d'Angleterre. Et il nous invite à suivre l'exemple des héros britanniques.

Pour ma part, je suis parfaitement d'accord avec cette partie du discours. En revanche, il me semble que le chef suprême de la Luftwaffe ne se rend pas très bien compte des conditions dans lesquelles nous nous battons.

Il ignore, ou il fait semblant d'ignorer, qu'au point de vue technique, la supériorité de l'adversaire est écrasante. Depuis les succès initiaux des campagnes de France et de Pologne, notre ministère de l'Air se repose sur ses lauriers. Ces messieurs dorment même si bien qu'aucun bombardement ne peut les tirer de leur sommeil.

Au point de vue numérique, c'est pire. Le nombre des unités engagées dans la défense aérienne du territoire allemand est d'une insuffisance pathétique. En mettant les choses au mieux, nous nous battons à un contre huit !

Si malgré cette disproportion tragique, l'ennemi a subi des pertes sensibles, ce résultat est dû uniquement au moral extraordinaire de nos pilotes, à leur volonté tenace, à leur esprit de sacrifice.

Mais le moral ne peut, à lui seul, assurer la victoire. Il nous faut des avions perfectionnés, des moteurs plus puissants. Et aussi un homme décidé à pratiquer des coupes sombres dans le personnel des bureaux !

23 novembre 1943.

Il y a quelques jours, Führmann n'est pas rentré d'une mission d'interception. On l'a retrouvé dans les tourbières de Friesoyte. L'appareil et le corps s'étaient enfoncés de sept mètres dans le sol marécageux.

Ce matin, nous avons appris que le capitaine Dolenga, notre ancien chef d'escadrille, a été abattu en combat aérien.

Nous accrochons sa photo au mur du mess, dans la longue galerie des camarades disparus.

Wolny, Steiger, Kone, Kramer, Gerhard, Höfig, Führmann, Dolling, Dolenga...

A qui le tour ?

18 décembre 1943.

Le 2 décembre, l'escadrille a descendu son centième bombardier. Le 11, j'ai abattu mon vingtième appareil. La liste devient impressionnante.

Depuis trois jours, je dois partir en permission. Je me demande si je vais y arriver.

Chaque jour, les forteresses volantes attaquent le territoire du Reich.

Hier matin, j'étais déjà installé dans la voiture qui devait me conduire à la gare, quand les haut-parleurs annoncèrent l'alerte assise. Je descendis pour courir vers mon appareil. Le chauffeur secoua la tête, et Arndt me demanda si j'allais enfin rentrer à la maison.

A 3 000 mètres, je fus obligé de faire demi-tour. Impossible de remonter le train d'atterrissage. La rage au cœur, je passai le commandement à Wernecke.

Mes pilotes descendirent deux quadrimoteurs et un Thunderbolt ! Peut-être voulaient-ils me prouver qu'ils pouvaient se débrouiller sans moi.

Maintenant, c'est décidé. Je pars.

Du quai de la gare, j'observe le décollage impeccable de mon escadrille. Je la suis encore du regard par la fenêtre du compartiment bondé de permissionnaires. Pour la première fois depuis près d'un an, je laisse mes gars s'envoler seuls, sans moi.

20 décembre 1943.

Lilo est venue m'attendre à Berlin. Nous avons l'intention de nous distraire, de revoir des amis, d'aller au cinéma, au théâtre, à l'opéra.

Nous ne reconnaissons pas « notre » Berlin.

La ville grouille de milliers, de dizaines de milliers d'étrangers : Hollandais, Français, Danois, Belges, Roumains, Bulgares, Polonais, Tchèques, Norvégiens, Grecs, Italiens, Espagnols. Dans le métro, les trams, les cafés pleins à craquer, on entend toutes les langues du continent. Trouver une place dans une salle de spectacles ? Il ne faut même pas y songer.

Toute cette agitation me rend nerveux. Ici, les gens vivent comme si la guerre se déroulait dans une autre planète. Pendant que le soldat du front mène son existence primitive, exposant chaque jour sa santé et sa vie, les Berlinoises, authentiques ou d'adoption, s'entassent dans les endroits où l'on s'amuse. Partout règne l'esprit de l'arrière, la mentalité du tire-au-flanc, de l'embusqué, du jouisseur.

Les officiers des services ministériels se pavanent en uniforme de gala ; ils sont nets, soignés, élégants. Une semaine au front, et il ne resterait pas grand-chose de cette élégance parfumée, amidonnée, repassée.

26 décembre 1943.

Noël de guerre, triste, simple, mais si émouvant...

Ce matin, on m'apporte un télégramme :

— Sommes transférés à Wunstorf Falkensamer mort, Sommer blessé. Amitiés. Specht.

C'est le commandant de l'escadre qui l'a envoyé. Il ne me donne pas directement l'ordre de rejoindre, mais je sais qu'il a besoin de moi, après la mort de Falkensamer, chef de la 6e escadrille, et l'indisponibilité de Sommer chef de la 4e. Pour l'instant, je suis le seul capitaine en mesure de voler.

Deux heures plus tard, je suis à la gare. Lilo est très courageuse. En

souriant, elle agite son mouchoir...

Vais-je la revoir ?

27 décembre 1943.

Vingt-quatre heures de train, un train bondé et qui s'arrête souvent en rase campagne. A la gare de Wunstorf, un adjudant m'attend avec la voiture. Notre nouveau terrain est en réalité un aérodrome civil, aux installations modernes.

Je me présente immédiatement chez le Vieux. Il me tend la main, essaie de sourire.

— Je savais que vous ne m'abandonneriez pas. Croyez-moi, j'étais désolé d'écouter votre permission. Seulement, j'ai tant besoin de vous.

Je l'examine à la dérobée, pendant qu'il m'expose la situation. Specht est de loin le plus petit de nous tous. Ce qui ne l'empêche pas d'avoir une emprise totale sur ses pilotes. Aucun autre officier ne m'a fait une impression aussi forte, aussi profonde, que ce petit bonhomme dans sa combinaison usée.

C'est le type parfait de l'officier prussien, dans le meilleur sens du terme. Très dur pour lui-même, il admet aucune faiblesse chez ses subordonnés. Au début de la guerre, il a perdu un œil ; avec celui qui lui reste, il voit tout, comme un aigle.

Specht ne vit que pour une idée : le combat aérien. Il n'a qu'un seul sujet de conversation : les Bœing, Thunderbolt, Mustang et Lightning. Il lui est arrivé de me sortir du lit, au beau milieu de la nuit, pour examiner avec moi tel ou tel détail tactique.

Célibataire endurci, il a interdit à ses officiers de recevoir, serait-ce pour une heure, la visite de leur femme ou de leur fiancée. Malheur au pilote qu'il verrait se promener avec une fille. Il le punirait sur-le-champ.

Au cours des dix derniers mois, il a abattu à lui seul, vingt quadrimoteurs, dépassant ainsi ma liste de plusieurs points. Très calme, il tire avec une précision stupéfiante.

En tant que supérieur, il est très peu commode. Rares sont les pilotes qui n'ont pas eu de prises de bec avec lui. Sans le respect que nous inspirent son palmarès exceptionnel et sa rectitude morale, nous le détesterions cordialement.

31 décembre 1943.

Nous avons projeté un réveillon joyeux, quelque part en ville. Mais vers 17 heures, Specht fait afficher l'interdiction absolue de quitter le terrain. En revanche, il invite les officiers et les pilotes à un grand dîner qui aura lieu au mess.

C'est aussitôt un beau concert de protestations. Que le diable emporte cet empêcheur de danser en rond.

Cependant, quand nous pénétrons, vers 20 heures, dans la salle du mess, le moral est de nouveau excellent. Nous avons trouvé le temps de rompre le cou à quelques bonnes bouteilles.

Specht explique brièvement la raison de son ordre.

— Messieurs, la division m'a prévenu qu'une décision importante sera prise au cours de cette nuit. Afin de ne pas mettre en péril la lucidité des pilotes, j'ai préféré interdire les excès habituels du réveillon du Nouvel An. Nous allons donc enterrer 1943 dans le cadre plus austère de notre mess, pour nous coucher aussitôt après minuit.

Comme il débite ce speech de sa voix de commandement, personne n'ose répondre. Mais nous n'en pensons pas moins...

A 00h01, nous parvient la nouvelle attendue : Specht est nommé au grade de commandant !

Il n'est pas le moins surpris. Manifestement, il s'attendait à quelque mission très spéciale, très secrète, très importante.

Il nous rend aussitôt notre liberté, dans un tonnerre d'applaudissements. Cinq minutes plus tard, la salle du mess est vide.

EN PLEIN CRÉPUSCULE

4 janvier 1944.

Durant six jours, les Américains nous ont fichu la paix. Mais aujourd'hui, ils recommencent.

— Concentrations ennemies dans Dora-Dora.

A 10 h 2, nous décollons, pour notre première mission de l'année.

Au-dessus de Munster, entre les barrages de notre propre D.C.A., nous attaquons une formation de quadrimoteurs.

Comme je m'approche d'un box volant à l'écart du gros des forteresses, une dure secousse ébranle mon appareil qui, aussitôt, s'affaisse par l'arrière. Le moteur émet un sifflement strident — un froissement de tôles, une détonation sèche — puis, sans transition, un silence total.

Un obus de notre D.C.A. a arraché l'hélice et la partie antérieure du moteur. J'ai un mal fou à maintenir mon zinc en ligne de vol.

L'instant d'après un Thunderbolt me dégringole dans les reins et, d'une seule rafale, incendie mon aile droite.

Il n'attaque pas de nouveau parce que Wenneker, d'une giclée d'obus, l'envoie ad patres. Je ne suis pas sauvé pour autant ! L'aile déchiquetée est en feu, les flammes lèchent déjà le fuselage. Il faut sauter.

Une fois de plus, j'accomplis les gestes nécessaires : larguer le hublot, détacher les sangles...

A peine suis-je prêt que le vent m'arrache du siège. Pas tout à fait malheureusement. Je reste accroché par le parachute coincé dans une déchirure. Ma jambe gauche pend dehors, la droite est encore sur le siège...

Mon appareil passe presque sur le dos avant de piquer vers le sol. Je suis incapable de bouger, car le vent de la course me plaque irrésistiblement sur le fuselage, derrière le cockpit. D'une torsion violente, il m'arrache presque la jambe pendante. Je pousse un hurlement de douleur. Mes joues et les ailes de mon nez tremblent comme une voile trop tendue. J'arrive à peine à respirer. Les flammes commencent à envelopper le fuselage.

Voilà que l'appareil se met en ville, se redresse légèrement, titube, puis, reprend sa chute folle. Les bras immobilisés par le souffle, je suis incapable de bouger d'un pouce.

Et pourtant, il faudra que je bouge ! Si je ne parviens pas à me dégager, c'est la fin.

Il faut que je réagisse, il le faut à tout prix...

D'un effort surhumain qui me fait jaillir le sang du nez, je réussis, de la jambe droite, à attraper le manche. D'un coup de pied, je le repousse sur le côté. Mon zinc décrit un demi-tonneau, oscille, hésite, se cabre. Comme il

ralentit, mon corps se décroche.

Cette chute infernale m'a fait parcourir 3 000 mètres !

Les bras levés, je plane, l'espace d'un instant, à côté de l'épave. Un coup effroyable me frappe dans le creux des reins. Un second coup, à la tête, me fait perdre connaissance.

Je me réveille dans les nuages, suspendu à mon parachute qui a dû s'ouvrir tout seul, car la poignée se trouve encore dans sa boucle.

J'arrive à peine à respirer. Pour m'éclaircir la gorge, j'essaie de crier ; je peux tout juste émettre un râle étouffé.

Voici enfin la terre. Les nuages plafonnent à tout au plus deux cents mètres. Le vent agite dangereusement mon parachute. Je rase, presque horizontalement, le toit d'un pavillon pour m'abattre, dans le jardin, sur le sol gelé.

De nouveau, je perds connaissance.

Quand je reviens à moi, deux infirmiers sont en train de me charger dans une ambulance.

Le diagnostic des médecins de l'hôpital de Munster me vaut des égards particuliers. Et pour cause : fracture du crâne et des vertèbres lombaires, contusions graves à l'épaule et au flanc droits, tissus écrasés sous la hanche droite, commotion cérébrale, déviation de la colonne vertébrale qui paralyse les nerfs du côté droit.

Je vomis continuellement. Des infirmiers me transportent dans une chambre, me couchent dans un grand lit aux draps blancs.

Je souffre terriblement, et j'ai aussi terriblement sommeil.

Dire que ce devait être aujourd'hui mon dernier jour de permission.

Dans la soirée seulement, je reprends un semblant de lucidité.

Le second lit de la chambre est occupé par un pilote ramené de Russie. Un obus de D.C.A. lui a arraché la jambe droite et le pied gauche. Il essaie de me remonter le moral.

30 janvier 1944.

Depuis huit jours, je suis de retour à Wunstorf. A l'infirmierie, bien entendu. Mais c'est toujours mille fois mieux que cet hôpital archiplein, avec son ignoble odeur d'éther. Ici, je suis au moins près de mes camarades d'escadrille.

Chaque matin, on me transporte sur le terrain où je passe la journée, bien emmitoufflé, dans un transatlantique.

Si notre toubib frise la crise d'hystérie, c'est certainement ma faute. Malgré son veto catégorique, je me lève constamment et essaie de marcher. Tout d'abord, j'arrive à peine à bouger la jambe. Puis, assez vite, la paralysie disparaît. Quant à mes migraines continues, j'ai fini par m'y habituer.

Ce matin, nous recevons l'ordre de remonter vers la Hollande. Nous ferons escale à Arnhem.

Appuyé sur ma canne, je me traîne jusqu'à mon appareil. Quand, à Arnhem, je me présente au rapport, Specht me regarde comme si j'étais un

fantôme. Il me croyait dans mon transatlantique, à Wunstorf.

A 13 h 5, nous décollons pour intercepter une formation de forteresses volantes. Nous n'allons pas loin. Comme nous émergeons d'un banc de nuages, une masse tourbillonnante de Spitfire dégringole sur nous et, en un clin d'œil, disloque nos escadrilles. Nous n'avons pas le temps de nous ressaisir. Exploitant au maximum l'effet de surprise, les Tommies nous chassent comme des chiens lancés derrière une famille de lapins. Je n'ai même pas l'occasion de placer une rafale. L'un après l'autre, nos pilotes descendent, dans leurs cercueils incandescents, vers la couche de nuages. Quant à moi, plus heureux que la plupart d'entre eux, je m'en tire avec un moteur en miettes. A un kilomètre du terrain de Hilversum, je me pose tant bien que mal sur le ventre.

Specht est le seul à avoir abattu un Spitfire.

Le bilan de la sortie est désastreux : la 4e escadrille a quatre morts, la 6e, trois, le groupe du Vieux, un. Ma 5e, elle aussi, a perdu un pilote. Presque tous les appareils rescapés sont endommagés.

Un avion de transport nous ramène à Wunstorf.

10 février 1944.

Toujours les « concentrations ennemies dans Dora-Dora ».

Specht, malade, m'a transmis le commandement de l'escadre.

A 8 000 mètres, nous apercevons l'adversaire. Et quel adversaire !

Etirés sur un large front, quelque mille bombardiers, encadrés de puissantes formations de chasse, se dirigent vers l'est. Leur objectif est probablement Berlin. C'est en tout cas l'armada aérienne la plus formidable que j'aie jamais vue. En comptant les chasseurs, je l'estime à au moins mille deux cents appareils.

Nous sommes quarante !

Et si nous n'étions que deux, nous attaquerions quand même.

J'essaie vainement d'enfoncer la masse de mes quarante Messerschmitt dans le front de l'énorme phalange. Chaque fois, les bombardiers changent de cap.

Derrière nous, dévale un groupe de Thunderbolt. Mais ils arriveront trop tard.

Je demande à mes pilotes de conserver leur sang-froid, puis, je leur donne l'ordre attendu : — En avant, dans le tas !

Mon coéquipier, l'adjudant Raddatz, atteint d'une gerbe de traceuses, est presque immédiatement contraint de quitter le combat. Je fonce seul, place mes rafales dans le nez d'un bombardier, cabre sec pour passer au-dessus de son empennage.

Et c'est encore une fois l'image habituelle : la forteresse qui s'affaisse par l'arrière, ses voisins qui s'écartent précipitamment, l'abattée brutale, et la chute de l'oiseau géant dont les ailes se détachent 2 000 mètres plus bas.

Mes pilotes ont fait, eux aussi, du bon travail ; l'engagement aura coûté aux

Américains la bagatelle de douze quadrimoteurs.

Un peu plus tard, les Thunderbolt et Lightning entrent dans la bagarre. Leur intervention nous empêche de poursuivre le massacre. Au bout d'une demi-heure, nous rompons le contact, en décrochant vers le sud.

En atterrissant, j'apprends que l'adjudant Raddatz s'est abattu, en flammes, sur une petite plage. Il n'a pas eu le temps de sauter.

25 février 1944.

Sans répit, Américains et Anglais poursuivent leur attaques massives sur les villes allemandes. Jour et nuit, les sirènes font entendre leur ululement sinistre. Comment le pays supplicié trouve-t-il encore la force de tenir ?

Pour nous, les « concentrations ennemies dans Dora-Dora » sont devenues le leitmotiv de notre existence. Une existence terrible ! Les farceurs les plus incorrigibles sont à présent graves, tendus, inquiets.

Chaque matin, nous nous préparons en silence. L'un après l'autre, nous nous isolons au « petit coin ». Dora-Dora affecte jusqu'aux fonctions intestinales.

Aujourd'hui, nous avons grimpé jusqu'à 10 000 mètres. C'est l'altitude idéale pour dégringoler sur les bombardiers, pour surprendre leur escorte.

— Les voilà ! Je les vois, annonce la voix claire de Specht.

— Victor, Victor ! (Compris, compris), répond aussitôt le contrôleur.

A 2 000 mètres en contrebas, six ou sept cents forteresses, avec leur couverture de chasse, volent majestueusement vers l'est.

Déjà, Specht dérape sur l'aile gauche. A sa suite, nous plongeons à l'attaque.

Tout en surveillant mon piqué, je déverrouille mes armes, allume le collimateur, fouille d'un regard machinal le ciel derrière nous.

Seigneur ! Une nuée de Thunderbolt dévale du soleil et se lance à notre poursuite.

Encore une fois, ils arriveront trop tard. Mes rafales claquent dans l'aile d'une forteresse — zut ! je voulais atteindre le poste de pilotage — et je passe, laissant derrière moi le bombardier blessé à mort qui se met déjà en vrille.

Un rapide 180 degré, pour faire face aux chasseurs ennemis. Diable ! Ils sont déjà là, et derrière moi. Cela devient sérieux.

Après quelques zigzags, je lance mon coucou dans cette spirale ascendante en tire-bouchon qu'aucun Thunderbolt n'a encore pu imiter. Me voilà débarrassé de ces frelons furieux, du moins pour quelques instants. Comme je surveille le chassé-croisé qui se déroule sous mes ailes, je vois grimper jusqu'à moi le zinc de Wenneker. Il se place à côté de moi, balance ses plans — bon sang, s'il a quelque chose à dire, pourquoi ne se sert-il pas de sa radio ? — puis, se rapproche encore davantage. Par la vitre, je vois Wenneker me montrer quelque chose en bas, juste au-dessous de nous. J'incline mon coucou et regarde. Quatre Lightning qui, manifestement, ne nous ont pas aperçus. Allons-y !

Ensemble, nous dérapons pour piquer sur les Américains dont les plans brillent au soleil.

Mon supplément de vitesse m'emporte au-delà de la cible. En l'espace de quelques secondes, je me trouve devant un des Lightning, en excellente position pour me faire tirer comme un lapin.

Ça, par exemple ! Un novice ne s'y serait pas pris plus mal.

En vitesse, je repousse le manche dans le coin gauche, dérape, dégage par une vrille serrée. L'appareil tremble et embarde sous l'effet de la vitesse terrifiante. Du coin de l'œil, je vois les rivets sauter des ailes. Il faut redresser, mettre fin à cette chute infernale. Doucement, très doucement, je tire sur la profondeur. Une main monstrueuse me tasse sur le siège, m'enfoncé le menton dans la poitrine. Mes yeux se voilent... puis, progressivement, l'appareil reprend un angle plus normal.

A ce moment précis, un Lightning en flammes tombe comme une pierre à une centaine de mètres sur ma droite. Je sursaute en entendant la voix de Wennecker dans mes écouteurs :

— Je l'ai eu, celui-là !

Quelques secondes plus tard, il vient me rejoindre.

— Il ne l'a pas volé, le gaillard. Ce culot ! Il avait la prétention de vous épingler !

Par la vitre, je fais le geste de lui serrer la main. C'est la seconde fois que Wennecker me débarrasse d'un Ricain qui voulait ma peau.

8 mars 1944.

L'escadre fond à vue d'œil. Des vétérans, il ne reste que Wennecker et Johnny Fest. Il y a quinze jours, nous étions encore quarante. Aujourd'hui, nous ne sommes plus que huit. Et sur ce petit nombre, deux ou trois sont des gamins qui manquent totalement d'expérience.

Aujourd'hui, j'ai eu un appareil gravement endommagé. J'ai dû me poser sur le ventre, poursuivi, le long de la piste, par l'ambulance et la voiture-pompe. Par miracle, ni l'une, ni l'autre n'ont eu à intervenir.

Je repars aussitôt, à bord d'un zinc prêté par la 4^e escadrille. Comme nous essayons, au-dessus de la lande de Lunebourg, d'intercepter une formation de Liberator, une quarantaine de Thunderbolt sort d'un nuage et dévale sur nous. Pris en ciseaux, nous allons succomber sous le nombre. C'est un sauve-qui-peut général. Les Américains, déchaînés, se lancent à la curée avec des cris de Peaux-Rouges.

Specht et moi arrivons de justesse à nous échapper, après une poursuite effrénée au ras des bruyères.

Je sais déjà que mes deux chefs de section ont été descendus. Puis, quelques minutes après mon atterrissage, j'apprends que Wennecker, grièvement blessé, se trouve à l'hôpital de Diepholz.

Le soir, Specht téléphone à la division pour demander le retrait provisoire du groupe. Un groupe squelettique, dont les pilotes sont à bout de forces.

En haut lieu, on repousse cette demande avec indignation. Le groupe se battra jusqu'au dernier appareil.

La radio annonce que Berlin « brûle aux quatre coins ».

Dans le mess silencieux, Johnny Fest et moi sommes vautrés dans de profonds fauteuils. Nous ne parlons guère, mais nous fumons sans arrêt.

Le regard de Johnny reste fixé sur les photographies des disparus. On a l'impression que les portraits vont s'animer, que les voix familières des camarades vont chasser le lourd silence, qu'ils vont rire, plaisanter, évoquer de vieux souvenirs...

Demain, on accrochera peut-être nos photos à ce même mur.

15 mars 1944.

Le groupe décolle avec six appareils, contre environ trois cents Thunderbolt et Lightning qui protègent plus de mille forteresses volantes.

A notre retour, nous ne sommes plus que quatre.

Johnny et moi sommes baignés de sueur. Nos appareils, troués comme des passoires, sont tout juste bons pour la ferraille.

C'est la fin !

A midi, Specht vient nous rejoindre au mess.

— Le groupe est retiré du combat pour six semaines. Je pense que nous avons bien mérité ce répit.

Quand il est ressorti, je débouche une bouteille de cognac. Deux heures plus tard, nous en entamons une autre.

Johnny me parle de sa fiancée. Il veut avoir au moins quatre enfants, une fois qu'il sera marié.

Emu, je lui confie à mon tour un grand secret. Lilo attend un bébé pour le mois prochain.

— Bravo, crie-t-il, la voix épaisse. Ce sera magnifique, surtout si tu es encore en vie pour le voir.

A la tombée de la nuit, nous partons vers la ville. L'alcool nous fait oublier les semaines passées.

— Nous allons faire la bombe, propose Johnny.

Je veux bien. Je veux bien tout ce qu'il voudra. Ce soir, je me fiche de tout, éperdument.

Heureusement, il fait déjà noir. Les réverbères ne portent que de ridicules lumignons bleus. Personne ne peut distinguer nos traits.

Johnny connaît « une charmante petite Veuve ». Nous allons chez elle. La veuve est vraiment charmante. Elle fait venir une amie, et nous dansons tant que nos jambes veulent nous porter.

28 avril 1944.

Nous avons reçu des appareils d'un modèle nouveau qui viennent de sortir de l'usine. Grâce à l'injection supplémentaire, dans les cylindres, d'un mélange de méthyle et d'eau, ils peuvent atteindre une vitesse supérieure de 40 % au

maximum habituel.

Grâce à l'arrivée d'une vingtaine de pilotes — dont l'instruction laisse d'ailleurs à désirer — nous avons pu reconstituer la 5e escadrille. Pourvu qu'elle ne fonde pas de nouveau dans la fournaise !

Je viens de passer cinq jours au centre d'essais de Lechfeld où j'ai vu pour la première fois le Messerschmitt 262, notre nouveau chasseur à réaction. Il atteint, en vol horizontal, la vitesse extraordinaire de 900 km/h. D'après les prévisions officielles, nous aurons d'ici la fin de l'année un millier de ces phénomènes en service. Alors, que Dieu ait pitié des Ricains et des Tommies !

Il y a quelques mois, j'ai déjà assisté au décollage d'un Messerschmitt 163. Sa propulsion par fusée lui confère une vitesse de près de 1200 km/h qui lui permet de grimper en trois minutes jusqu'à 8 000 mètres. Quand on pense que, dès 1941, cet avion allemand sans hélice dépassait la limite des 1 000 km/h, on se demande pourquoi les responsables de la Luftwaffe ne nous ont pas encore dotés d'un instrument de guerre aussi redoutable !

Je sais bien que dans nos usines, on travaille d'arrache-pied pour combler ce retard. Mais je sais aussi que, jour après jour et nuit après nuit, les bombes des Alliés pleuvent sur les ateliers. Ainsi, les combats aériens au-dessus du Reich sont en réalité une course meurtrière. Qui l'emportera, les forteresses volantes ou nos ingénieurs ?

Et l'horizon continue à s'assombrir : à l'est, nous reculons toujours, suivant une tactique « élastique » à laquelle personne ne croit plus. Nous avons abandonné l'Afrique, nous battons en retraite dans les Apennins. A l'ouest, on s'attend à un débarquement allié. Depuis des mois, l'escadre est prête à faire face à toute éventualité. Au cours d'un entraînement intensif, les pilotes ont appris quand et comment il faut attaquer les péniches de débarquement et les concentrations terrestres. Il suffira d'une pression sur un bouton électrique pour mettre en branle cet immense dispositif. Et pourtant...

Ce matin, le commandant Specht, promu au grade de commodore, a pris le commandement du 11e groupe de chasse. Je lui succède à la tête de l'escadre. Specht m'apprend que ma promotion anticipée au grade de capitaine est la récompense de « mon courage exceptionnel devant l'ennemi ».

29 avril 1944.

Trois divisions de bombardiers viennent de quitter la région de Great Yarmouth et se dirigent vers le continent. Nos unités avancées en Hollande signalent que l'ennemi dispose d'une escorte nombreuse.

Nous avons l'ordre d'engager à tout prix le combat avec les chasseurs ennemis pour permettre à plusieurs groupes de Focke-Wulf d'intercepter les forteresses avec un maximum d'efficacité.

Via Amsterdam, le Zuyderzée et Deventer, l'armada américaine atteint la frontière allemande à l'ouest de Rheine. A 11 heures, ses pointes avancées survolent le terrain que nos aviateurs ont provisoirement évacué.

A 11 h 4, nous décollons, décrivons un large virage pour nous grouper et

commençons à grimper.

— Grosses bagnoles dans Gustave-Québec, Hanni huit-zéro !

6 000 mètres, 7 000, 8 000. Du nord et du sud, montent d'autres groupes de chasse, pour la plupart des Focke-Wulf.

— Grosses bagnoles maintenant dans Gustave-Siegfried.

— Victor, Victor...

Je continue à grimper jusqu'à 9 000 mètres. Le moteur, spécialement adapté à l'air raréfié, obéit avec une facilité stupéfiante.

A 11 h 30, je distingue, dans l'ouest, les filets de condensation des Lightning qui forment l'avant-garde ennemie.

Quelques minutes plus tard, ils passent sous mes ailes, suivis du défilé interminable des bombardiers. Des essaims de Thunderbolt et de Mustang virevoltent sur les flancs, en dessous, au-dessus.

Nos Focke-Wulf se ruent à l'attaque !

Immédiatement, je dérape sur l'aile et fonce dans un groupe de Lightning. Ils nous ont aperçus et, lancés dans un virage cabré, viennent à notre rencontre. Un peu plus loin, dans le sud, une masse de peut-être 40 Thunderbolt change également de cap pour se jeter sur nous. Exactement ce que nous voulions !

Pendant quelques minutes, je colle dans le sillage d'un Lightning qui zigzague, dérape, descend, remonte. De temps en temps seulement, j'arrive à lui expédier une giclée d'obus. L'animal sait piloter !

Tout à coup, une bande de Mustang exécute une passe frontale qui coupe ma trajectoire. Leurs traceuses rasant mon hublot. Des deux mains, je cabre mon zinc... Nom d'un chien ! C'était moins une. Regardant par-dessus mon épaule, je vois que mon chef de section, chargé d'assurer mes arrières, a fidèlement suivi et continue à me couvrir.

Encore un Lightning qui a l'idée saugrenue de venir se promener sous mon nez. Cette fois, je parviens à placer mes rafales. Une fumée épaisse sort de son moteur droit...

Je ne peux pas exploiter mon avantage. Huit Thunderbolt me collent au derrière. Leurs balles m'encadrent de près.

Manifestement, les pilotes américains avec lesquels nous nous bagarrons ici, sont tous des vétérans chevronnés. J'ai beau me débattre, essayer ma fameuse chandelle en tire-bouchon, ils reviennent toujours dans mon sillage. Heureusement, mes manœuvres les empêchent de viser convenablement.

Voilà qu'un des Ricains, emporté par son élan, vient se présenter devant moi. J'écrase les boutons de déclenchement de mes canons, mais il a déjà viré pour rejoindre ses camarades qui continuent à me canarder par derrière.

Malgré le froid glacial, je suis en nage. Mon corps est endolori, comme si j'avais reçu une raclée de coups de bâton. Je suis tantôt rejeté à gauche, tantôt ballotté à droite, enfoncé dans mon siège ou encore suspendu la tête en bas à en avoir la nausée.

Mon Dieu ! qu'elles sont longues ces minutes.

Entre-temps, les Focke-Wulf ont fait du bon travail. Je n'ai guère le temps de regarder autour de moi, mais j'ai quand même vu une trentaine de forteresses descendre en flammes. Une goutte dans la mer ! Imperturbables, des centaines d'autres poursuivent leur route vers l'est.

Les Berlinoises auront chaud, tout à l'heure !

Le voyant rouge de la jauge d'essence vient de s'allumer. Dans dix minutes mon réservoir sera vide.

Brutalement, je bascule et pique vers le sol. Les Thunderbolt m'abandonnent à mon sort.

A mille mètres, juste au-dessus des nuages, je redresse lentement. D'après mes estimations, je dois me trouver quelque part entre Brunswick et Hildesheim.

Tout à coup, mon chef de section vire et se précipite dans les nuages.

Intrigué, je me retourne. Seigneur ! Un Thunderbolt me suit à quelques mètres, suivi de sept autres qui attendent probablement l'occasion d'intervenir. Avec un fracas épouvantable, leurs bordées pénètrent dans mon pauvre moulin. Le plan droit prend aussitôt feu.

D'une abattée sur la gauche, je me réfugie dans les nuages. Soudain, je distingue la silhouette d'un Lightning. Je lui file au passage une rafale qui incendie son empennage.

Et voilà la terre ! Je largue le hublot pour sauter tant que j'ai encore une altitude suffisante. Juste comme je veux me hisser, une grêle de balles entre dans mon fuselage, comme dans du beurre. Encore un Thunderbolt qui me suit à une trentaine de mètres. J'entends nettement le vacarme de ses mitrailleuses.

Bon sang de bon sang ! Si je saute maintenant, l'hélice du Ricain me transformera en chair à saucisse. Je me recroqueville donc dans mon siège dont la plaque dorsale encaisse stoïquement les pruneaux. Mon fuselage et mes plans écopent terriblement. A côté de mon pied droit, par un trou aux bords déchiquetés, apparaît une flamme qui lèche ma botte.

Boum ! Un coup direct émiette mon tableau de bord. Une balle ricoche et me frappe à la tête.

Rien à faire ! C'est la fin !

Le moteur coupe. Aussitôt, ma vitesse diminue. Mon adversaire passe au-dessus de moi. L'espace de quelques secondes, il s'encadre dans mon viseur. Je déclenche mes armes. Je tremble de la tête aux pieds, je sens que mes nerfs vont lâcher d'un instant à l'autre... Tant pis ! Si je suis fichu, l'autre fera le grand saut avec moi.

Le Thunderbolt cabre désespérément. Trop tard ! Il est en feu. Son hublot se détache, un corps se hisse...

La terre monte vers moi, droit comme un mur. Je traverse en rase-mottes quelques champs, puis, une prairie sur laquelle je colle le ventre de l'appareil, d'une poussée brusque sur le manche. Un jet de flammes m'atteint au visage, des mottes de terre jaillissent devant moi, — une secousse effroyable,

l'appareil glisse, patine, s'arrête dans un sillon. Je veux lever les mains pour protéger mes yeux... un coup terrible s'abat sur mon crâne... je perds connaissance.

Je ne sais absolument pas comment je suis sorti du brasier. Des douleurs atroces dans la tête m'interdisent toute pensée suivie, ne laissant subsister que les réflexes les plus élémentaires. Je titube, trébuche, tombe, me relève, uniquement anxieux de m'éloigner de cette épave qui va exploser. Déjà, quelques obus sautent, les éclats passent près de mes oreilles.

Une énorme colonne de fumée, droite dans le ciel, monte des débris de mon appareil. Quelques centaines de mètres plus loin, un second avion est en train de se consumer. Ça doit être l'Américain !

Ma tête, ma pauvre tête ! Je tombe à genoux, enserrant des deux mains mes tempes derrière lesquelles cogne un marteau frénétique. Puis, je me mets à vomir, à me vider, jusqu'au moment où il ne me reste plus dans la bouche que l'écœurante amertume de la bile.

Quand je reprends connaissance, une espèce d'armoire à glace se tient devant moi et me fixe d'un regard vitreux. Mon Américain, sans doute. Au bout d'un moment, il s'asseyait par terre, à côté de moi.

Il m'offre une cigarette. Je l'accepte et, en échange, lui tend mon propre étui. Il se sert, me donne du feu et grimace un sourire.

— C'est vous le pilote du Messerschmitt ?

— Ouais !

— Blessé ?

— Je crois.

— En tout cas, vous saignez à la tête.

Il a raison. Je me rends compte, à présent, que le sang dégouline dans le cou.

— C'est bien vous qui m'avez descendu ? poursuit l'Américain.

— Eh oui.

— Ça alors, c'est formidable ! Votre zinc brûlait comme une torche. Faut être fort pour faire ça. Moi qui vous croyais à moitié mort !

— C'était justement votre erreur.

Il se met à rire. Après avoir aspiré quelques bouffées, il reprend :

— Je ne suis sûrement pas votre première victime, hein ?

— Oh non. Vous êtes le vingt-sixième.

Il m'apprend qu'il a, de son côté, abattu dix-sept appareils allemands. Dans quelques jours, il aurait dû rentrer aux Etats-Unis, comme instructeur.

— Tant pis, fait-il, philosophe. De toute façon, ça ne durera plus très longtemps, maintenant.

Je sens qu'il a raison. Malgré cette constatation désagréable, je le trouve sympathique. Au fond, je suis content de le voir vivant.

Au bout d'une heure, nous voyons arriver un groupe de soldats, des positions de D.C.A. voisines, qui avancent, la carabine prête à tirer. Je me mets en colère.

— Enlevez vos flingots, bande d'imbéciles ! Appelez plutôt des brancardiers.

Ils me portent jusqu'à la route où attend un camion de l'armée. Sur la plateforme, sont assis six Américains, l'air maussade. Je m'installe tant bien que mal à côté d'eux, avec l'aide de mon nouvel ami.

A l'entrée du terrain de Brunswick, je prends congé. Nous nous serrons longuement la main.

— Que tout aille bien pour vous, dis-je sincère.

— All the best, for you too !

Deux heures plus tard, l'adjudant Barann vient me chercher avec un Arado. Il m'apprend que le groupe n'a pas subi une seule perte.

— A part moi, dis-je, mélancoliquement.

Devant mon bureau, je m'effondre. On me transporte d'abord sur mon lit, puis, un peu plus tard, à l'infirmerie.

Dévoré de fièvre, je commence à délirer.

10 juin 1944.

J'ai passé sept semaines extrêmement pénibles. Les médecins avaient constaté une fracture du crâne. J'ai eu ensuite un choc nerveux, plutôt un véritable effondrement, suivi d'une forte hémorragie cérébrale. Pendant plusieurs jours, j'étais incapable de parler. Aujourd'hui encore, j'articule difficilement. Je suis extrêmement irritable, la mémoire me fait complètement défaut. On veut m'envoyer dans une maison de santé.

Il y a quatre jours, les Alliés ont débarqué en Normandie. Mon groupe combat la tête de pont, sous les ordres d'un vieux camarade, le capitaine Krupinski.

Sur le front de l'est, les Russes avancent vers les frontières du Reich. C'est le crépuscule de la puissance allemande.

Demain, je partirai dans une maison de convalescence de la Luftwaffe, sur le lac de Tegern, en Bavière. Bien entendu, j'emmène Lilo et Ingrid.

RETOUR A LA MAISON... ... SUR DEUX BÉQUILLES

Deux mois dans les Alpes bavaroises m'ont permis de me retaper. Malheureusement, les médecins de la commission spéciale me jugent toujours inapte au service actif dans l'aviation. Ils me donnent un tas de papiers que je devrai remettre au toubib de ma nouvelle unité. C'est tout à fait ce que j'ai l'intention de faire.

Ma vieille escadre de chasse est retournée à Wunstorf. Je m'y rends pour voir ce qu'est devenue ma 5e escadrille.

Par téléphone, j'annonce mon retour à la division, en spécifiant que je suis complètement rétabli. Sans exiger la preuve de cette guérison, on me donne l'ordre d'accompagner l'escadre en France où je prendrai le commandement de la 3e escadre du Premier Groupe de chasse.

12 août 1944.

En cours de transfert, comme nous faisons avec nos soixante-quatorze appareils escale à Wiesbaden, nos jeunes pilotes, novices, destinés à combler les vides des derniers combats, démolissent à l'atterrissage une douzaine de moulins. Il y a de quoi hurler de rage.

13 août 1944.

Nous avons reçu des appareils de remplacement. Dans la soirée, l'escadre repart, en direction du front. A la tombée de la nuit, nous nous posons sur un terrain de campagne, un champ aplani au rouleau compresseur. Un de nos pilotes heurte un poteau télégraphique et se tue.

La même nuit, je pars en voiture au terrain de mon nouveau « troupeau ».

A mon étonnement, l'officier que je dois relever est mon premier chef direct de la campagne de Pologne, le capitaine Woitke. Il m'accueille amicalement. Mais comment se fait-il que ce vieux soldat porte toujours le même uniforme ! Logiquement il devrait être au moins lieutenant-colonel. Il doit avoir un ennemi tenace au service du personnel...

Abattu en flammes quelques jours plus tôt, Woitke porte, autour de l'épaule gauche et de la poitrine, une lourde cuirasse de plâtre qui le fait ressembler, de façon frappante, à un chevalier du Moyen Age.

14 août 1944.

Le matin, je prends le commandement effectif de l'escadre.

Au-dessus de Rennes, nous engageons le premier combat de mon règne,

contre six Thunderbolt. J'en abats un qui éclate sous mon nez.

Sur le chemin du retour, nous attaquons au canon une colonne de jeeps avec des remorques. Un des véhicules se jette dans le fossé et s'arrête contre le talus opposé, avant d'exploser comme une grenade.

17 août 1944.

Vers 10 heures du matin, un appareil de reconnaissance vient se promener à la verticale de notre terrain. Il va nous envoyer ses amis bombardiers, l'animal !

En effet, une heure plus tard, huit chasseurs-bombardiers piquent sur nous et démolissent un appareil. Quand ils sont repartis, je fais retirer les filets de camouflage et décolle pour essayer de les rattraper. Mais ils sont déjà trop loin. J'aperçois seulement un Lightning isolé qui parvient à s'échapper au ras des arbres.

Le soir, comme nous rentrons d'une attaque contre un détachement de blindés, des geysers de terre surgissent tout à coup de notre terrain déjà labouré. Dans l'air vibrant de chaleur, je distingue une formation de douze Marauder. Avec les dernières gouttes d'essence, nous nous ruons à l'assaut. Mes hommes descendent trois Ricains, moi un quatrième. Allons, on fait encore du bon travail !

La nuit venue, nous déménageons à Marolles. C'est plus sûr, car le premier terrain sera certainement encore bombardé demain.

18 août 1944.

Les Américains ont atteint la Seine, au nord de Paris.

Nous déménageons encore, pour nous installer à Vailly, à l'est de Soissons.

L'été, torride, lourd de menaces d'orage, pèse sur moi comme un cauchemar. L'attente de la fin qui ne peut plus tarder est une dure épreuve. Parfois, entre deux missions, je me promène, en canot pneumatique, sur l'eau claire de l'Aisne qui passe à quelques mètres du terrain. Avec un javelot tronqué, je harponne des brochets qui se débattent sauvagement pour mourir après une longue agonie.

Quand ce sera mon tour, je mourrai sans doute plus vite !

28 août 1944.

L'ennemi tente, entre Vernon et Mantes, de franchir la Seine. Les pontons lancés par le génie sont protégés, jour et nuit, par des nuées de chasseur, de nombreuses pièces de D.C.A., d'innombrables projecteurs.

Six vaines attaques contre ces pontons nous ont coûté hier douze appareils.

Nous sommes pratiquement hors de combat.

Ce matin, quatre appareils seulement ont pu prendre l'air. Les mécaniciens sont en train d'en rafistoler deux autres. Là-dessus, à 6 heures du matin, le chef d'état-major du corps m'appelle au téléphone pour me passer un savon

maison.

— Vous annoncez quatre appareils disponibles, alors que vous en avez encore six. Auriez-vous perdu la raison ? Vous ne semblez pas vous rendre compte de la gravité de la situation. C'est du sabotage, vous m'entendez, du sa-bo-tage ! J'ordonne que vous engagiez la totalité de vos appareils !

Il hurle comme un possédé. Depuis l'époque lointaine de la caserne, on ne m'a pas parlé sur ce ton !

J'ai du mal à contenir ma colère. Qu'est-ce qu'ils savent donc de nos soucis, de nos inquiétudes, ces étalons galonnés, ces stratèges de salon ? Du sabotage ? C'est vraiment un peu fort de tabac !

Je fais préparer un des moulins estropiés. Mon chef de section, le caporal-chef Döring, prend l'autre.

Deux minutes avant l'heure fixée pour le décollage, nous sortons des abris de camouflage, en l'occurrence une tonnelle de branchages. Prudemment, nous nous plaçons dans le vent.

La « piste » est une longue bande de terre meuble. Mon zinc accélère péniblement. J'ai un mal fou à l'arracher.

Döring, lui, s'impatiente trop tôt. Le vieux taxi se soulève, mais, n'ayant pas encore une sustentation suffisante, dérape sur l'aile et va s'abattre, en flammes, à côté d'un petit bois. Döring est mort sur le coup.

A présent, « l'escadre » est réduite à cinq appareils. Cet ordre du corps est un véritable assassinat !

Par radio, j'apprends que les autres escadres ne peuvent même pas décoller, car les chasseurs-bombardiers anglais attaquent sans cesse leurs terrains.

— Allez à Siegfried-Gustave ! ordonne le contrôleur.

Ce carré de la carte correspond à la région de Tergnier, au nord de Soissons. C'est un nœud ferroviaire important. En outre, c'est à Tergnier que le canal de la Somme se relie à l'Oise.

Au-dessus de ces objectifs vitaux, la 3e escadre du Premier Groupe de chasse va livrer son dernier combat dans le ciel français. Combat de désespoir, contre au moins soixante Mustang et Thunderbolt.

Au bout de quelques minutes, nous avons trois appareils sur cinq. A présent, je suis seul avec mon coéquipier, le sous-officier Ickes.

C'est l'hallali ! Nous encaissons de tous les côtés à la fois. Ickes, stoïque, accompagne toutes mes manœuvres. Mon zinc, fatigué, ralentit sensiblement. Rien à faire pour semer le Mustang qui s'est collé dans mon sillage. D'un dernier effort, je cabre, dans un virage ascendant qui surprend l'adversaire. Emporté par son élan, il passe sous moi et, tout seul, vient se placer dans mon viseur. A mon tour de tirer !

Ma première rafale incendie son empennage. Puis, son moteur s'embrase, et une violente abattée le projette juste dans ma trajectoire. Allons-nous descendre tous les deux, mêlés dans un brasier commun ?

Une secousse terrible ébranle mon zinc, arrache l'aile droite qui s'envole dans l'espace. En une fraction de seconde, je repousse le hublot et me hisse

dehors. Une énorme flamme jaune me manque de quelques centimètres.

Je me retrouve debout en l'air, suspendu à mon parachute. En bas, dans un champ, le Mustang et le Messerschmitt ne forment qu'un seul amas de feu.

Au-dessus de moi, les pilotes américains poursuivent leur ronde vertigineuse. Ils n'ont pas encore compris que les derniers Messerschmitt ont disparu du ciel.

Je touche terre dans une petite clairière. Mais j'ignore si je me trouve en deçà ou au-delà de nos lignes. Après avoir grillé une cigarette pour calmer les battements affolés de mon cœur, j'enlève mes épaulettes et fourre la Croix de Fer dans ma poche. Avec ma veste de cuir américaine, mon pantalon fané et ma chemise de soie bleue, je ne ressemble guère à l'image traditionnelle de l'officier allemand.

Que j'ai bien fait !

Un quart d'heure plus tard, je vois surgir, de l'autre côté de la clairière, quatre civils français. Ils discutent avec véhémence. Mes connaissances de français sont suffisantes pour comprendre qu'ils sont à ma recherche. Tous les quatre sont armés. Des maquisards !

Je glisse la main sous la veste où j'ai caché mon revolver. Comme les quatre gaillards commencent à fouiller les buissons, je préfère ne pas jouer à cache-cache. Ils trouveraient ce jeu peut-être un tantinet déplacé.

Je me dresse et, calmement, vais à leur rencontre.

Ils me regardent avec une surprise mêlée d'inquiétude. Quatre armes à feu sont braquées sur moi.

A présent, jouons convenablement notre rôle. S'ils comprennent qu'ils ont affaire à un Allemand, ils sont capables de m'abattre. C'est même sûr, — aussi sûr que deux fois deux font quatre.

A cinq pas, je m'immobilise et leur lance, d'un ton jovial :

— Hello, boys ! Puis, m'efforçant de prendre un accent plus ou moins américain, je poursuis : « Vous, vouloir aider moi trouver camarades ? »

Visiblement, la glace est rompue. Mes « sauveteurs » m'expliquent qu'une unité blindée américaine se trouve à seulement deux kilomètres. Cependant, il faut ouvrir l'œil. Il y a encore des Boches dans le coin.

Le plus grand du quatuor, un bonhomme assez inquiétant, porte sous le bras une mitrailleuse allemande. Il est plus taciturne que ses amis. Aurait-il flairé quelque chose ?

A travers un bois touffu, nous arrivons à un talus de chemin de fer. Juste à ce moment, éclate, sur notre gauche, la pétarade hargneuse d'une mitrailleuse allemande. Aussitôt, les trois Français qui me précèdent se jettent à plat ventre. Le gaillard à la mitrailleuse reste debout à côté de moi. Je lui demande où va cette ligne.

— A Amiens.

Zut ! Je suis bien loin des positions allemandes. Il y a au moins trois jours que les Ricains sont entrés à Amiens.

La mitrailleuse se tait. Prudemment, nous traversons le talus. Un peu plus

loin, nous arrivons au bord d'une belle route. Le grand escogriffe ne me quitte pas d'une semelle. En quelques bonds, ses amis traversent l'espace découvert. Mon bonhomme me fait signe de les suivre et, sans m'attendre, bondit à son tour. Tout à coup, il s'arrête et se retourne. Nos regards se rencontrent. Cette fois, il a compris. Il faut que je me sauve, — c'est ma dernière chance.

Déjà, j'ai fait demi-tour et m'élance vers le bois. Le gaillard à la mitraillette court derrière moi. Du coin de l'œil, je le vois lever son arme. Au moment où il appuie sur la gâchette, je me jette derrière un petit tertre. Autour de moi, les balles soulèvent des geysers miniatures de poussière.

Comme le gaillard baisse la tête pour changer de chargeur, je tire mon revolver. D'un coup de pouce, je repousse le cran de sûreté. D'un bond, je me dresse et fais feu. L'homme s'écroule avec un râle. Je me baisse et lui enlève sa mitraillette. Désolé, mon cher, mais c'était toi ou moi... Haletant, je me précipite dans les fourrés. Au bout de quelques mètres, je me planque derrière un tronc. Les autres Français ne m'ont pas suivi.

Un quart d'heure plus tard, je rencontre un détachement de chars allemands. A la tombée de la nuit, je regagne mon terrain.

Vers minuit, le commodore m'appelle pour m'annoncer que l'ennemi a réalisé une profonde percée en direction de Soissons. Ses pointes avancées se trouvent au sud, à l'est et au nord de notre terrain. Si nous ne les arrêtons pas à Laon, ils prendront toutes les unités qui se trouvent encore dans la région comme dans une immense nasse.

Il faut partir, sur-le-champ. Je donne l'ordre de transférer l'escadre dans la région de Beaumont, en Belgique, où j'ai fait reconnaître, quelques jours plus tôt, un terrain auxiliaire. Pourvu que nos convois puissent encore traverser le filet ennemi !

10 septembre 1944.

A Beaumont que nos camions ont atteint après un voyage épique, par des routes constamment surveillées par l'aviation alliée, nous sommes restés exactement une semaine. A présent, nous campons sur un misérable petit terrain, niché dans un creux des montagnes boisées sur la rive occidentale du Rhin. La rage au cœur, nous attendons vainement les chasseurs à réaction dont les « nuées » devaient mettre fin au cauchemar des bombardements alliés. Or, Hitler a engagé les Me 262 comme « arme de représailles », contre l'Angleterre.

Quand Göring, Galland et les chefs des grandes unités de chasse ont osé protester, il leur a déclaré qu'il n'admettait aucune discussion au sujet des appareils à réaction. C'était lui qui décidait de leur emploi !

Et voilà ! La Luftwaffe se saigne à blanc pour essayer de défendre les villes allemandes. La Luftwaffe meurt, courageusement, certes, mais sans pouvoir empêcher les Alliés de raser systématiquement nos villes, nos usines, nos installations ferroviaires, nos centrales de production d'énergie. C'est-à-dire qu'elle meurt inutilement.

Peut-être une vingtaine d'escadrilles de chasseurs à réaction pourraient-elles encore redresser la situation. En tout cas, c'est notre dernière chance.

Mais le Haut Commandement tient trop à ses représailles !

9 octobre 1944.

Depuis ce matin, je sais que je ne volerai plus jamais.

A minuit, j'avais reçu l'ordre de conduire immédiatement mon escadre à Anklam, sur la mer Baltique. Comme, trois jours plus tôt, nous avons été transférés en hâte dans la région de Vienne, je commence à me demander si les grands chefs ont encore toute leur raison.

La route prévue passe par Prague, Dresde et Berlin. Le convoi fera le parcours en une journée et demie. Chaque voiture devra emporter sa provision d'essence, car le ravitaillement en chemin est devenu très précaire.

A 4 heures de l'après-midi, nous goûtons dans une auberge tenue par un Tchèque. Une demi-heure plus tard, nous repartons. A la sortie du village, une secousse brutale m'arrache le volant. Je le rattrape, mais la voiture n'obéit plus ! A quatre-vingts à l'heure, nous percutons contre un mur. Gerhardt est projeté au travers du pare-brise, le chauffeur, assis à l'arrière, arrive à se dégager et s'effondre à côté du capot défoncé. Quant à moi, coincé sous le volant, les jambes ouvertes, j'essaie vainement de sortir. Tout à coup, un choc effroyable frappe la voiture. Un second véhicule, tout aussi désarmé que le nôtre s'est jeté sur nous. Une douleur atroce monte, foudroyante, le long de mes jambes. Je redouble d'efforts et, après avoir lutté une ou deux minutes, parviens à m'extirper par la portière à moitié arrachée. Il a fallu que je brise le volant dont l'axe a failli me défoncer la poitrine.

Affalé dans le fossé, je me tâte. Chaque mouvement m'arrache un cri. La rotule gauche et l'articulation de la hanche droite sont écrasées... Rampant sur le dos, m'arc-boutant sur les coudes, je réussis à remonter sur la route. Deux heures plus tard, une unité S.S. me trouve, évanoui.

(J'apprendrai, plus tard, que plusieurs voitures ont eu des accidents semblables. Probablement, il s'agit d'un sabotage des Tchèques).

A l'hôpital militaire de Prague, les chirurgiens veulent à tout prix m'amputer de la jambe gauche. Déjà, la peau a pris une teinte suspecte. Mais je refuse, obstinément, désespérément.

Pour rien au monde, je ne veux passer le reste de ma vie comme un mutilé, un de ces malheureux sur lesquels s'apitoie tout le monde.

Les médecins mettent deux heures et demie pour rafistoler ma rotule. Les deux jambes dans le plâtre, je me retrouve dans une chambre calculée pour quatre personnes, et dans laquelle s'entassent maintenant dix blessés graves.

Une infirmière m'apporte ma serviette. Je débouche ma dernière bouteille de cognac et, en quelques minutes, la vide jusqu'à la dernière goutte.

Cette nuit, je n'aurai pas de douleurs !

7 décembre 1944.

Hier, on m'a enlevé le plâtre. Mes jambes ont terriblement maigri. Le genou droit est encore raide. Je suis si faible que je peux à peine m'asseoir dans mon lit.

8 décembre 1944.

Les premiers pas, appuyé sur deux béquilles. J'arrive à parcourir la longueur de ma chambre. Demain, je ferai une promenade dans le couloir.

J'apprendrai de nouveau à marcher, comme un bébé. Mais je marcherai !

10 décembre 1944.

A présent, je peux sortir, en compagnie d'une infirmière. Hier soir, je suis allé au théâtre. Pour un trajet qu'un homme normal parcourt en dix minutes, j'ai mis plus d'une heure. Mes mains sont couvertes d'ampoules, provoquées par les béquilles. Cela n'a aucune importance. Seuls comptent mes progrès.

19 décembre 1944.

J'ai passé une semaine dans une station thermale autrichienne, dont les eaux radio-actives m'ont fait beaucoup de bien. Le genou gauche retrouve lentement sa souplesse. En revanche, la jambe droite reste encore un poids mort. Rétrécie de six centimètres, elle se balance inutilement dans l'articulation détruite de la hanche.

Lilo a obtenu mon transfert dans l'hôpital de Sanderbusch, à quelques kilomètres de lever. A la lisière de la ville, elle a loué un appartement, dans une villa adorable. C'est là qu'elle m'attend maintenant, avec nos deux enfants. Nous ne nous quitterons plus, — plus jamais.

21 décembre 1944.

Une pauvre épave, marchant à l'aide de deux béquilles, j'ai entamé le voyage qui doit me conduire à la maison. La guerre continue. Pour moi, pour l'estropié que je suis, elle est bel et bien finie.

A Salzbourg, les bombes pleuvent sur la gare. Notre train s'arrête dans une station de banlieue. Deux camions nous conduisent à une halte située de l'autre côté de la ville. Nous sommes une vingtaine d'éclopés qui se déplacent difficilement.

A Rosenheim où nous attendons la correspondance pour Munich, il fait un froid sibérien. A minuit, l'aviation alliée attaque la gare. Des milliers de voyageurs, frappés de panique, courent vers les abris. Nous, les blessés, incapables de courir, restons couchés entre les rails. Aplatis contre le sol, nous nous demandons comment nous sommes encore en vie. Les bombardiers repartis, nous nous serrons l'un contre l'autre, pour partager les dernières réserves de chaleur humaine.

A Munich, la gare de l'est est en flammes. L'Allemagne brûle, partout à la fois.

Pour atteindre Augsbourg, normalement un trajet de cinquante minutes, le train mettra exactement sept heures.

A Augsbourg, on me transporte dans une baraque la Croix-Rouge, tout à côté de la gare. Je n'en peux plus, je suis à bout, je veux dormir, dormir, dormir...

A midi, des forteresses volantes attaquent le centre de la ville. Les infirmières veulent me porter dans un abri, mais je les mets à la porte. Qu'on me fiche la paix ! Je veux dormir, nom d'un chien !

Le soir, un train de permissionnaires part pour Hanovre et, miracle des miracles, atteint sa destination avec seulement deux heures de retard.

23 décembre 1944.

J'ai trop présumé de mes forces. Ce voyage va m'achever. Parfois, les voyageurs viennent à mon secours. Attention d'autant plus méritoire qu'en ce moment, tout le monde a son propre fardeau de soucis.

A minuit, un train omnibus me dépose enfin à Jever. Une voiture militaire me conduit, — oui, parfaitement, — me conduit à la maison.

Dans l'obscurité, je reconnais la silhouette de Lilo qui court à ma rencontre, à travers le jardin enneigé. Je ne peux même pas la serrer dans mes bras, occupés par ces maudites béquilles.

Je l'embrasse, tendrement, maladroitement, puis, nous montons lentement vers la maison.

— Tu marches si difficilement, murmure-t-elle, d'une voix étouffée par les larmes. Je ne savais pas que c'était si grave...

Dans la cheminée du salon, flambe un bon feu. Je me laisse tomber dans un fauteuil. A partir de cet instant, je vais commencer à me reposer de tout, des fatigues du voyage, de la guerre, des drames que j'ai vus. Je ne veux vivre que pour ma famille, pour ma maison.

Demain, c'est Noël. Demain, Ingrid, ma fille aux boucles blondes va m'assaillir de mille questions. Pourquoi je suis resté absent si longtemps, pourquoi des hommes méchants font encore la guerre, pourquoi je marche si lentement...

Pourquoi... Pourquoi... POURQUOI...

Galerie photographique

Introduction:

Voici quelques années, suite à la lecture de ce livre je suis tombé sur une véritable mine d'or : Franck Ruffino un passionné d'aviation avait créé un très beau site internet "hommage à Lilo" contenant de nombreux renseignements ainsi que des photos émanant des albums personnel de Heinz Knoke. Il était évident qu'une partie de ce matériel avait toute sa place dans ce présent eBook. Je remercie au passage Frank Ruffino pour son exceptionnel travail de recherche, sur place et dans les archives.

Il ne s'agit évidemment en aucune façon de faire l'apologie du nazisme et il n'y en a pas trace d'ailleurs dans ce livre. Knoke était avant tout un très jeune homme aventureux et passionné, entraîné de par sa naissance et son destin dans la tourmente de la guerre. Ce livre nous rappelle l'universalité des sentiments humains que sont la peur, l'amour, le courage, le devoir, la défense des siens. A ce titre et à bien d'autres son témoignage est exceptionnel.

Jarsas membre du forum teamalexandriz.org

1939



Heinz KNOKE simple recrue Le 15 novembre 1939 rejoint sur le terrain de Schönwalde le 11ème régiment d'entraînement de la Luftwaffe et est affecté à la 4ème compagnie.

1940



Photo prise à l'occasion de son premier vol le 17 février 1940, annotée au dos par Heinz Knoke lui-même. La note dis "Avant le 1er vol avec l'instructeur (Uffz. Van Diecken)". Heinz KNOKE à gauche VAN DIECKEN à droite. L'appareil est le Focke-Wulf 44 TQ+BZ



Photo prise le 17 février 1940. "Focke-Wulf 44 TQ+BZ 13h05 : décollage pour la première leçon de vol de Heinz KNOKE. L'instructeur est VAN DIECKEN."



Photo prise en été 1940, annotée par Heinz Knoke lui-même. "Elève pilote sur le terrain de Jüterbog-Damm.(été 1940)"



Photo prise à Berlin en octobre 1940.

1941



Photo prise en juin 1941. Lt. Heinz KNOKE descend de son Bf 109E/4 du 6./JG52. Le numéro de cet appareil doit être 6 jaune+.



Photo prise en août 1941.



Photo probablement prise pendant la période de re-formation de la JG1 à l'occasion de l'arrivée des premiers Bf 109 F. Les pilotes appartiennent à la 2. et la 3./JG1. Si la photo a été prise en juillet le terrain doit être celui de Katwijk. Si elle a été prise en août le terrain doit être celui de Husum. Si elle a été prise en septembre le terrain est celui de Jever. En haut de gauche à droite : Uffz. ZICK, Uffz. WENNEKERS, Uffz. WOLF, En bas de gauche à droite : Inconnu, Ofw. MAUL, Lt. STEIGER, Hptm. DOLENGA, Lt. KNOKE, Lt. GERHARDT, Fw. DOBRICK.



Même endroit et date que la photo précédente. De gauche à droite : Lt. STEIGER, Lt. KNOKE, Lt. GERHARDT.



Probablement même endroit que la photo précédente. Une partie de carte réunit les copains de Heinz qui est l'auteur de ces photos. Ci-dessus, de gauche à droite : OFw. VOGET, Lt. GERHARDT, Fw. DOBRICK, Lt. STEIGER. Aucun de ces quatre jeunes joueurs ne survivra à la guerre.



Photo probablement prise en août 1941 pour l'arrivée d'un des premiers Bf 109 F. Assis dans

le 109 : Oblt. WOLFKRAFT. Debout sur l'aile : Lt. KNOKE. Détail amusant: cette photo a servi à illustrer le guide du fameux jeu pour PC "B-17 The Mighty Eight". Sans le savoir les éditeurs auront rendu à Heinz Knoke un hommage anonyme en lui assurant cette diffusion mondiale !

1942



Photo probablement prise par l'Uffz. WENNEKERS à Jever à la mi février 1942. Les pilotes appartiennent à la 2./JG1. De gauche à droite : Uffz. WOLF, Lt. GERHARDT, Uffz. JOHNEN, Ofw. MAUL, Uffz. ZICK, Lt. KNOKE.

1943



Photo probablement prise début 1943 à Jever. Le Lt. Heinz KNOKE près de la dérive de son Bf 109 portant deux marques de victoires.



Une photo des deux amis probablement prise début 1943 : à gauche : Lt. Dieter GERHARDT († 18 mars 1943), à droite : Lt. Heinz KNOKE.



Photo probablement prise au printemps 1943. Dans le cockpit : Lt. Heinz KNOKE, Me Bf 109G-1 "Lilo", à droite : Arndt.



Le Lt. Heinz KNOKE pose à côté de la dérive de son Bf 109G-1. Une neuvième barre de victoire vient d'y être ajoutée : un B-17 abattu le 14 mai 1943 près de Husum.

1944



Capitaine Heinz KNOKE, photo accompagnée d'une Légende manuscrite de Heinz Knoke :
"Von den alten der letzte", "le dernier des vieux". Il n'avait que 23 ans !

1945



Hpt. Heinz KNOKE Commandant d'escadrille. Cette photo, dédiéee, a été prise trois jours avant la fin de la guerre. Il fut crédité de 33 victoires aérienne et 5 probable en un peu plus de 2000 missions. Ce total incluait 19 bombardier lourd de la USAAF.



Lilo et Heinz en 1942.

Heinz Knoke est décédé le 18 Mai 1993.
Elisabeth "Lilo" *Makowski* Knoke est décédée en l'an 2000.

Notes

[1]* Golfe s'étendant de la Frise au Slesvig et dans lequel se déversent l'Ems, la Weser et l'Elbe.

[2]* Cette phase de vol était extrêmement délicate sur Messerschmitt 109. Certaines statistiques tendent à démontrer que bien plus de Me109 furent perdus sur accident au décollage ou à l'atterrissage qu'en combat.

[3]* Sur le rôle des stukas en Russie, voir « Pilote de Stukas » de Hans Rudel. J'AI LU LEUR AVENTURE A 21/22.

[4]* Entre les îles de la Frise et le Danemark.

[5]* Sur la protection donnée par la chasse allemande au « Prince Eugène » et au « Gneisenau » voir « Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt » par le général Galland qui organisa l'opération J'AI LU LEUR AVENTURE A 3/4.

[6]* Avion de reconnaissance ennemi dans carré C-I, altitude 7 000.

[7]* Compris , compris.

[8]* Petit avion capable de voler à une vitesse très réduite, et de se poser sur un espace très exigu.

ÉDITIONS J'AI LU

31, rue de Tournon, Paris-VIe
Exclusivité de vente en librairies
FLAMMARION

12.197. — Imp. « La Semeuse », Etampes. — C.O.L. 31.1258

Dépôt légal : 1er trimestre 1971

PRINTED IN FRANCE